UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 01593891 3

Digitized by the Internet Archive
in 2026 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/laluttemondialep0000lesp

630 (19)

LA LUTTE MONDIALE POUR LE PETROLE

PAR

Pierre L'ESPAGNOL DE LA TRAMERYE

Docteur en Droit

Diplomé de l'École des Sciences politiques

TROISIÈME ÉDITION

CINQUIEME MILLE

PARIS
EDITIONS DE LA VIE UNIVERSITAIRE
13, QUAI DE CONTI, 13

1923

LIBRARY
MAY 14 1979
UNIVERSITY OF TORONTO

LIBRARY
JAN 16
TORONTO

HD
9560
.5
L3
1923

A Monsieur Leonidas Cudié

Témoignage d'un ami de

Monsieur Markovitch, l'Architecte

J. L'Espagnol de la Tramerye

Attaché au Cabinet du Ministre de la Marine de Fra

Paris - le 30 juillet 1923

LA LUTTE MONDIALE

POUR LE PÉTROLE

« *Sans la connaissance approfondie du problème pétrolier et de ses données, la Politique Mondiale apparait, suivant une expression célèbre, comme un drame incohérent joué par des comédiens ivres.* »

* * *

La Nation qui n'a pas de pétrole, n'aura plus désormais de marine, d'armée et de crédit, et tombera dans la catégorie humiliée des nations subordonnées et portugalisées. Sans pétrole, il n'y a pas de véritable indépendance nationale !

COMTE DE FELS.

LA LUTTE MONDIALE POUR LE PÉTROLE

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE

LE PÉTROLE DANS LE MONDE

CHAPITRE I. — « *Qui aura le Pétrole aura l'Empire !* » Empire de l'Air, des Mers, des Continents. — Puissance financière considérable attachée à la possession du Pétrole. — Le pays qui dominera par le Pétrole commandera en même temps le Commerce mondial. — Importance considérable du Pétrole dans la vie industrielle moderne. — Ses avantages sur la houille. — La « Révolution du Mazout ». — Le moteur Diesel. — Nous entrons à peine dans une période économique qui bouleversera le Monde.

CHAPITRE II. — *Le Pétrole, ses origines, son histoire.* — Sa découverte par le Colonel Drake. — Rivalité entre les Etats-Unis et la Russie qui, de 1898 à 1902, tint le premier rang dans la production mondiale. — Le déclin de Bakou. — Le pétrole en Roumanie et au Mexique. — Production mondiale en 1921.

CHAPITRE III. — *Accroissement vertigineux de sa consommation.* — Substitution générale du pétrole à la houille. — Craintes des Etats-Unis qui n'en auraient plus que pour 18 ans : les Etats-Unis consomment deux fois autant de pétrole que le reste du monde, alors que leurs ressources ne s'élèvent que 1/7e de celles de l'univers. D'où l'acuité de la lutte mondiale pour le pétrole. — Il y a du pétrole sur presque toute la terre (découvertes les plus récentes. Seule, l'Afrique n'en recèle que de très faibles quantités). Et pourtant sa maîtrise est l'une des plus concentrées qui soient. Deux trusts se la partagent.

SECONDE PARTIE

LUTTE ENTRE TRUSTS

CHAPITRE IV. — *La Standard Oil.* — Modestes débuts de Rockefeller. — Le 1er trust : la Convention de 1882 et les « trustees ». — Ceux qui durent par force entrer dans la Standard. — L'apogée du trust : ses ramifications européennes et au Japon. — Causes de son succès : les pipe-lines, l'alliance avec les grandes Compagnies de Chemin de fer. — Ses 2 dissolutions. — La lutte avec Roosevelt. — Comment Rockefeller tourna le dernier arrêt de la Cour suprême des Etats-Unis. — La « Standard Oil of New-Jersey ». — Organisation de plus en plus monarchique de la Standard. — 1870-1920. — Appui que lui donne le Président Harding.

CHAPITRE IV. — *La Royal Dutch-Shell.* — Débuts difficiles de la Royal Dutch aux Indes Néerlandaises. — L'alliance avec la Shell. — Sir Marcus Samuel. — L'accord de 1902 et la fusion de 1907. — « Bataafsche » et « Anglo-Saxon Petroleum ». — Une organisation de vertébré. — Luttes avec la Standard. — La « Standard Oil of New-York » et la Chine. — Premier triomphe de Deterding. — Une politique audacieuse : la Royal Dutch-Shell s'installe aux Etats-Unis dans la propre patrie de la Standard. — Méthodes curieuses de la Dutch. — A la conquête de l'univers. — Comment Deterding domine le Canal de Panama. — Un coup de maître : l'acquisition de la « Mexican Eagle ». — Vénézuéla. — Russie. — Roumanie. — La Royal Dutch en Allemagne, en Suède. — Gulbenkian, le « Talleyrand du Pétrole ». — Accords avec le Gouvernement Serbe pour l'exploitation de la Croatie. — Comment la Royal Dutch compte prendre sa part des gisements réservés à la France par l'accord de San-Remo. — Le réseau tissé sur le Monde.

Aujourd'hui, la Standard n'est plus le colosse de l'univers : elle n'exerce plus un contrôle réellement effectif qu'à l'intérieur des Etats-Unis. — Comment Rockefeller est en fait, chassé de l'affaire. — L'écrasement par les impôts. — Habileté de la politique de la Royal Dutch qui s'installa partout où il y avait du pétrole, alors que la Standard se confinait presque exclusivement au contrôle de la production américaine. — La Standard ne détient plus la suprématie mondiale par suite des erreurs d'appréciation de ses dirigeants. — Comment elle négligea une occasion unique de s'installer aux Iles de la Sonde avant même que ne fut créée la Royal Dutch. — Le nouveau trust que la Dutch-Shell est en train de monter aux Etats-Unis contre la Standard. — Résultats financiers de la Royal Dutch depuis son accord avec la Shell.

CHAPITRE VI. — *Le « Napoléon du Pétrole »*. — La personnalité la plus puissante du monde du Pétrole n'est plus Rockefeller, mais Deterding. « Deterding est Napoléonien par l'audace, Cromwellien par la profondeur » (Amiral Fisher). — L'état-major de la Royal Dutch. — Les premiers dirigeants du trust : de Gelder, le « vieux Kessler ». — W. Teagle, le nouveau Président de la « Standard Oil of New-Jersey » se met à imiter la politique de Deterding. — Facteurs ayant présidé à l'expansion mondiale de la Dutch. — Pourquoi Deterding est si téméraire. — Sa « profession de foi ». — Alliance de la Royal Dutch-Shell et du Gouvernement Britannique : efforts que fit Sir Marcus Samuel pour l'inciter à y prendre un intérêt. — L'aide à la « Burmah Oil ». — Services rendus au Gouvernement anglais aux Indes et en Egypte. — L'ambition de Deterding : combattre et vaincre la Standard. — Avantages qu'aurait la Royal Dutch dans cette lutte. — Deterding connaît mieux les affaires de la Standard que la Standard elle-même. — Nous avons manqué de peu la plus grande Guerre du Pétrole de l'Histoire : triomphe de Colijn et du parti modéré de la Dutch. — La Paix du Pétrole ébauchée lors de la Conférence de La Haye se réalisera-t-elle ?

TROISIEME PARTIE

LUTTE ENTRE PUISSANCES

CHAPITRE VII. — *Un trust germanique des Pétroles Européens sombrant dans le grand conflit mondial : l' «Europeanische Petroleum Union»*.

— Comment, dès 1890, la Standard perdit son Monopole Européen. — Apparition des pétroles du Caucase et d'Europe Orientale. — Multiplication des exploitations pétrolifères indépendantes. — Les Rothschild et les Nobel. — De 1903 à 1914, les Gouvernements Européens commencent à se préoccuper de la question du pétrole. — Rôle des grandes banques allemandes, « Deutsche Bank » et « Disconto Gesellschaft ». — La « Deutsche Petroleum » et la « Deustche Erdol ». — Création à Brême du trust germanique l' « Europeanische Petroleum Union », qui devait assurer à l'Allemagne la domination pétrolifère européenne. — A la veille de la Guerre Mondiale : Sir Ernest Cassel cherche à l'éviter en associant partout les intérêts français, anglais et allemands : la « Turkish Petroleum ».

CHAPITRE VIII. — *La Guerre et le Pétrole.* — La Guerre vient de réaliser la prédiction d'Elliot Alves : Armées, Marines, argent et des populations entières n'ont rien pesé devant le manque de pétrole. — Pourquoi l'Allemagne mit tant d'acharnement à s'emparer de la Galicie, de la Roumanie et du Caucase. — Causes de sa défaite. — Les Alliés ont dû leur victoire à l'aide des deux grands trusts. — La phase critique de 1917. — Rôle de la « Conférence interalliée du Pétrole ».

CHAPITRE IX. — *Un Impérialisme qui ne manque pas de grandeur.* — L'œuvre silencieusement préparée par l'Angleterre. — Lords Cowdray et Curzon. — Sir John Cadman, l'Amiral Fisher.

CHAPITRE X. — *La lutte entre l'Angleterre et les Etats-Unis au Mexique.* — Monopole dont jouit la Standard au Mexique jusqu'à la découverte des gisements de Tampico. — Porfirio Diaz pour y mettre fin, donne des concessions à la Société anglaise Pearson. — La guerre de condiottieri entre Rockefeller et Pearson. — L'insurrection maderiste. — La Standard demande au Gouvernement Mexicain le monopole de l'exploitation pétrolifère (1913). — Refus du Général Huerta. — Comment le Gouvernement Mexicain espère se débarrasser des interventions diplomatiques qui ont empoisonné son existence. — La Constitution de 1917. — Attitude du Président Harding.

Pearson. La « Mexican Eagle ». — Ses immenses gisements dans l'Etat de Vera Cruz et l'isthme de Tehuantepec. — Leur richesse. — Pourquoi Pearson consentit à se défaire de la part prépondérante qu'il avait, dans cette entreprise, fondée par son génie. — Prise de contrôle par la Dutch-Shell (Juin 1919). — Ce que l' « Eagle » y a gagné. — Ses résultats financiers.

Situation actuelle de l'industrie pétrolifère au Mexique. — Elle est presque entièrement entre des mains anglo-saxones ; le capital mexicain n'en alimente que 3 %. — Les quatre plus grandes Sociétés productrices. — La « Mexican Petroleum ». — Habileté de la conduite de l'Angleterre. — Comment le Général Obregon espérait liquider la Dette Extérieure Mexicaine. — Sans les exportations du Mexique, qui ne garde que 4 % de sa production, le Monde entier manquerait aujourd'hui de pétrole.

CHAPITRE XI. — *Une Société étaliste, l' « Anglo-Persian ».* — Comment les Etats-Unis empêchèrent Pearson de prendre le contrôle du Canal de Panama. — Manière indirecte dont l'Angleterre le reprit. — Politique de l'Amirauté Britannique : prise d'intérêts dans la « Burmah Oil ». — L'Amiral Fisher et l' « Anglo-Persian » .— Débuts désastreux de D'Arcy. — L' « Anglo-Persian » entre avec fracas dans l'Histoire (Mai 1914). — Un point stratégique remarquable. — Richesse pétrolifère de la Perse. — Dès 1924, l' « Anglo-Persian » fournira 80 % des besoins de l'Angleterre. — Une ambition qui s'étend au Monde (1920-1923): l' « Anglo-Persian » pénètre en France, au Mexique, en Espagne, en Hongrie, en Roumanie, en Australie et Nouvelle Zélande, au Canada, en Belgique, au Danemark, en Norvège, en Argentine. — Ses accords avec le Japon.

CHAPITRE XII. — *Un Balkanisme américain — La « British Controlled Oilfields ».* — Création en 1918 de la « British Controlled », officiellement chargée de lutter contre la Standard. — L'encerclement de la Mer des Caraïbes et des deux versants de l'Amérique du Sud (Atlantique et Pacifique). — En cas de guerre avec les Etats-Unis ! — Causes des troubles de l'Amérique Centrale.

CHAPITRE XIII. — *Tendances politiques de la Royal Dutch. — L'Empire Anglais du Pétrole.*

CHAPITRE XIV. — *Comment les Etas-Unis ont perdu la Suprématie Pétrolifère.* — Les Américains eux-mêmes reconnaissent qu'ils sont en train de la perdre. 40 % de leur production est épuisée, et ils n'en ont plus que pour 15 à 20 ans. La Grande-Bretagne a dès maintenant, la propriété exclusive de 90 % de la future production mondiale. Il y a 10 ans, elle ne possédait rien. A qui est dû le prodigieux retournement de cette « situation quasi-désespérée ».

La Politique Anglaise du Pétrole. — I. Ayant du laisser prendre le sceptre aux Etats-Unis, l'Angleterre a commencé à le leur arracher

en se réservant la maîtrise des flottes pétrolifères. Qui transporte une marchandise la contrôle et en est le maître dans une certaine mesure.

II. Elle chercha ensuite à accaparer la plupart des ressources restant dans le monde.

III. Aujourd'hui, l'Angleterre ne se contente plus d'encourager les Sociétés qu'elle dirige — elle fait des conquêtes ou établit des Protectorats pour réserver d'une manière exclusive à ses nationaux l'exploitation de nouveaux champs pétrolifères. Sa conduite à Bakou, en Perse, en Mésopotamie.

L'encerclement des Etats-Unis. — Les Etats-Unis se sont sacrifiés pour les Alliés pendant la guerre, nous donnant des quantités de pétrole supérieures à celles qu'ils produisaient. Si leur consommation continue à croître dans les proportions actuelles, il leur faudra, dans 4 ans, le double de leur production de 1919 (W. Teagle). Pour remédier à cette situation, le Gouvernement des Etats-Unis ordonne aux Compagnies américaines de tirer de plus en plus de pétrole de l'étranger, mais elles trouvent partout « porte close ». (Rapport Polk). — Le défi de Sir Mackay Edgar.

La lutte pour la Mésopotamie. — Lord Curzon et le Secrétaire d'Etat Colby.

La lutte pour Djambi, le dernier gisement important des Indes Néerlandaises. Offres de la Standard au Gouvernement Hollandais. — L'émotion à La Haye. — Action énergique du Président Harding : la note du 19 Avril. — Attitude étrange du Ministre Hollandais des Colonies.

CHAPITRE XV. — *La réplique américaine.* — Pourquoi les Etats-Unis ont voulu enlever à l'Angleterre la Suprématie Navale. Il leur suffirait d'une flotte égale à la flotte allemande pour fermer l'accès de leurs rivages et du golfe du Mexique aux tank-steamers anglais et empêcher la Grande-Bretagne d'être victorieuse dans un prochain conflit. — Ce que la Standard avait obtenu du Gouvernement turc en Palestine. — Menaces de représailles contre la Dutch-Shell. — Le « General Leasing Act ». — Système de réciprocité inauguré par le Président Harding. — Le Canada refuse de se lier à la Shell. — Violentes attaques du Sénateur Phelan et de Franklin Lane contre l'Angleterre.

CHAPITRE XVI. — *De Washington à Gênes. — La lutte pour les champs pétrolifères de la Russie.* — Comprenant qu'elle a été trop loin, l'Angleterre cherche à jeter du lest. — Sir John Cadman aux Etats-Unis. — Une accalmie dans la lutte pour le Pétrole. — La

Conférence de Washington. — La Standard et la Perse. — Les richesses pétrolifères de l'ancien Empire Russe représentent à elles seules un sixième des réserves de l'Univers. — La course aux concessions dans les coulisses de Gênes. — Ce que valent les intérêts français et belges au Caucase. — M. Laurent Eynac et le Gouvernement Britannique. — Une interprétation restrictive de l'accord de San-Remo. — Négociations entre la Royal Dutch-Shell et le Gouvernement Soviétique. — Krassine et le colonel Boyle. — L'accord de Londres. — Variations de la politique de Lloyd George vis-à-vis de la Russie. — Pourquoi le fameux accord entre la Shell et les Soviets ne fut pas signé à Gênes.

QUATRIEME PARTIE

POSITION DE LA FRANCE

CHAPITRE XVII. — *Le « Cartel des Dix »*. — La France depuis 1870. — Le Cartel de 1893. — Une industrie factice. — Vassal de la Standard. — Pourquoi la France était-elle si en retard sur les autres nations dans l'emploi du pétrole. — Les tarifs douaniers de 1871, 1893, 1919.

CHAPITRE XVIII. — *Le « Consortium Pétrolier »*. — Ce que la France avait au moment des Batailles de la Marne et de Champagne. — Accroissement vertigineux de sa consommation. — Le Cartel avoue son impuissance. — Sans l'aide des Trusts, la France eût du cesser les hostilités au 5e mois de la guerre. — Transformation du Cartel des Dix en Consortium Pétrolier.

CHAPITRE XIX. — *Comment l'Angleterre a réussi à lier à elle la France dans sa lutte contre les Etats-Unis*, et à faire passer habilement sous son contrôle les participations qui devaient lui être remises après le Traité de Versailles. Pourparlers avec le quai d'Orsay. — La Royal Dutch et l'Anglo-Persian en France. — Alliances avec la Banque de l'Union Parisienne et la Banque de la Seine. — Création de la « Société Maritime des Pétroles », et « Société Générale des des Huiles de Pétrole ». — Comment le « Talleyrand du Pétrole » réussit à faire triompher les vues de la Royal Dutch dans les sphères officielles françaises.

Négociations diplomatiques. — Mossoul. — Pourquoi la Mésopotamie excite-t-elle tant de convoitises parmi les Puissances. — L'Allemagne et les concessions pétrolifères obtenues le long du parcours

du Bagdâd Bahn. — La « Turkish Petroleum ». — Comment l'Angleterre après avoir, grâce à la France, écarté l'Amérique du champ de ses convoitises, s'est efforcée de jouer sa collaboratrice, et était même arrivée à évincer complètement la France de la production pétrolifère de Mésopotamie par interprétation d'une lettre que Sir Edward Grey fit écrire à M. Paul Cambon, le 15 Mai 1916. — M. Henry Bérenger essaye d'en parer les conséquences : nouvelles négociations avec Sir Walter Long et Sir Hamar Greenwood.

La Convention de San-Remo (24 Avril 1920). — Le seul pays où un partage égal ait été prévu pour la France : la Roumanie — la contrepartie des 25 % que nous finîmes par obtenir en Mésopotamie : l'Anglo-Persian et la Syrie.

CHAPITRE XX. — *L'Angleterre et les gisements de notre Empire Colonial.* — Conquête des gisements de l'Algérie par Lord Cowdray (Pearson) dès le debut de la guerre, d'accord avec le Gouvernement Français. Comment l'on arriva à se passer des Chambres. — La « Société d'études, de recherches et d'exploitation des Pétroles en Algérie ». — La Royal Dutch à Madagascar, et l'Anglo-Persian au Maroc. — Y a-t-il d'autres gisements pétrolifères dans nos colonies ?

CHAPITRE XXI. — *La Standard et la France.* — L'Ambassadeur des Etats-Unis, M. Hughes Wallace, transmet officiellement à la France les plaintes de son Gouvernement, et réclame l'égalité de traitement pour toutes Sociétés, anglaises ou américaines. — Pourquoi les Etats-Unis ont refusé de capitaliser l'indemnité allemande, et n'ont pas renoncé, ainsi que nous l'espérions, à leur créance sur la France. — Un moyen de tourner l'éviction des Américains contresignée par la France à San-Remo. — M. Jules Cambon et la « Standard Franco-Américaine ». — Comme il y a 18 ans, lorsque nous eûmes à choisir entre la politique anglaise et la politique allemande, la France se trouve de nouveau à un tournant de son Histoire.

CHAPITRE XXII. — *Comment l'on nous empêcha en* 1922 *d'acquérir l'Indépendance en Pétrole.* — 20 % des Pétroles Russes furent alors offerts à la France. — Ce que nous pouvions recueillir à travers le reste de l'Univers.

CONCLUSION

LE MONDE EN 1923

CE QUE DEVRAIT ÊTRE LA POLITIQUE DE LA FRANCE

PREMIÈRE PARTIE

Le Pétrole dans le Monde

CHAPITRE I

« QUI AURA LE PÉTROLE AURA L'EMPIRE ! »

La question du pétrole est devenue une des plus vitales pour tous les pays. Son importance est telle que même les alliances politiques les plus solides lui sont subordonnées. Les grandes Puissances ont toutes une politique du pétrole. Les Etats-Unis, où le trust le plus puissant est un trust de pétrole, la « Standard Oil », les Etats-Unis, qui contrôlent 70 % de la production de pétrole du monde entier, ont décidé de ne pas laisser la question à la seule initiative privée, mais de faire dans le pays même, aussi bien qu'à l'étranger, une politique du pétrole très active. Récemment, le Sénat américain a décidé de créer l' « United States Oil Corporation to develop new petroleum fields »,

tandis que M. Bedford, président du « Board of Directors » de la Standard, demandait au Gouvernement des Etats-Unis de donner son appui aux Américains qui sollicitent dans le monde des concessions pétrolifères. Cet appui que Wilson lui-même, quoique hostile aux trusts, ne refusa pas, lui est donné avec une très grande vigueur par M. Harding : trois Etats Européens viennent d'en faire l'expérience !

L'Angleterre, toujours prévoyante, a compris depuis longtemps l'importance de la question du pétrole, et agit en conséquence. Rien qu'en travaux d'exploration, elle dépense actuellement des sommes considérables, et elle est en train de mettre la main sur presque tous les gisements restant dans le monde.

Seule, la France reste en arrière, hésite, tergiverse, et se laisse dépouiller, non seulement de ce que *les accords de* 1916 *lui avaient formellement promis*, de cette région de Mossoul, l'une des plus riches du globe, mais même des quelques sources de pétrole, bien modestes, qu'elle possède dans ses colonies : car elles sont presque toutes exploitées par des firmes anglaises. Et par la Convention de San Remo, le Gouvernement français a en outre, promis de réserver une large part à la « coopération britannique » dans les sociétés nouvelles qui pourraient y être fondées !

« Qui aura le pétrole aura l'Empire ! », s'écriait Henry Bérenger dans une note diplomatique qu'il communiqua à M. Clemenceau, le 12 Décembre 1919, à la veille des conférences franco-britanniques de Londres, sur l'avenir de l'Europe Orientale et de l'Asie- Mineure : « Empire des mers par les pétroles lourds, Empire des cieux par les essences légères, des continents par les gazolines et les pétroles lampants. Empire du monde par la puissance financière attachée à une matière

plus précieuse, plus enveloppante, plus dominatrice de la planète que l'or lui-même ! » Le peuple qui sera le maître du précieux combustible verra les milliards possédés par le reste de l'univers affluer chez lui. Les navires des autres nations ne pourront bientôt plus circuler sans recourir à ses dépôts de pétrole. Qu'il crée une flotte marchande puissante, et le voilà en fait maître du commerce océanique ! Or, le peuple, qui devient le « roulier des mers », prélève sur tous ceux dont il assure les transports une dîme qui fait abonder chez lui les capitaux. Des industries nouvelles se créent autour de ses ports, ses banques deviennent le lieu de règlement des paiements internationaux. Du coup, le marché régulateur du crédit se déplace. C'est ce qui s'est déjà produit au XVIII^e siècle, lorsque, avec le développement de la marine anglaise, il passa d'Amsterdam à Londres. Et les hommes d'Etat britanniques ont pu à un moment se demander, avec inquiétude, s'il n'irait pas se fixer à New-York !

De là la lutte terrible qu'Angleterre et Etats-Unis se livrent actuellement pour la possession de la précieuse « huile de pierre ».

« *Le pays qui dominera par le pétrole* » — a dit Elliot Alves, chef de la « British Controlled Oilfields », organisation mi-officielle, mi-particulière, que le Gouvernement anglais a spécialement chargée de lutter contre la « Standard Oil » — « *commandera en même temps le commerce mondial. Armées, marines, argent, et même des populaltions entières ne pèseront rien devant le manque de pétrole* ».

La guerre l'a prouvé !

***

D'où vient donc au pétrole cette puissance formidable, devant laquelle le monde entier s'incline ? De ce que *la base fondamentale sur laquelle repose l'édifice de la vie industrielle des peuples modernes est le combustible.* L'Allemagne, l'Angleterre, les États-Unis devaient avant la guerre, toute leur puissance et leur richesse à la houille. Et l'on a pu dire, avec vérité, que « l'Empire Britannique reposait sur des assises de charbon ».

En temps de paix, pour la prospérité économique, en temps de guerre, pour la marine de guerre, et, pour posséder la maîtrise des mers, il faut posséder la maîtrise du combustible.

Or, le pétrole a sur le charbon des avantages considérables. Son extraction est d'une facilité remarquable, comparativement à celle de la houille. Qu'est-ce, en effet, que le forage d'un puits et l'établissement de quelques installations rudimentaires au jour, à côté des coûteux travaux souterrains qu'entraîne la mise en valeur d'un charbonnage ? Un forage avant la guerre coûtait quelques centaines de mille francs, tandis que les moindres travaux pour une houillère entraînaient toujours plusieurs millions de dépenses. Les installations une fois établies, le pétrole s'écoule de lui-même dans les réservoirs, d'où des « pipe-lines » le conduisent dans des ports, où des pompes le chargent sur les navires. Son raffinage peut avoir lieu avant son embarquement, ou seulement à l'arrivée dans les pays de consommation. Les dépenses de main-d'œuvre que comportent ces diverses opérations sont minimes, surtout dans les pays neufs, où l'on fait usage de la main-d'œuvre indigène. C'est ainsi qu'aux Indes Néerlandaises, les coolies se payent, même à l'heure actuelle, un florin par jour, soit un franc-or. Or, le personnel de la « Royal Dutch », aux Indes Néerlandaises, n'était à la fin de la guerre que de 1.000 Européens, et 2.906 indi-

gènes et Chinois, pour une production de 1.706.675 tonnes : un indigène ne gagnait donc que 360 francs-or par an, pour 80 tonnes de pétrole extrait, raffiné et transporté aux ports.

Après la révolution bolchevik, les salaires à Grosny n'étaient encore que de 7 roubles, ce qui, vu la dépréciation de cette monnaie, représentait peu de chose. D'une manière générale, les frais d'exploitation en Russie avant la guerre ne dépassaient guère quelques kopecks par poud, 50 pour la firme Akverdoff, l'une des plus célèbres.

Aussi, le pétrole s'impose-t-il de plus en plus comme combustible dans l'avenir, puisque sa particularité est de ne nécessiter qu'une main-d'œuvre insignifiante — ce qui le met à l'abri des inconvénients résultant des crises sociales auxquelles nous assistons — et d'être d'un prix de revient peu élevé. Pendant un demi-siècle, il fut un simple moyen d'éclairage : encore était-il combattu par le gaz et la lampe électrique ! On songea même à un moment *à limiter sa production.*

Entre 1900 et 1910, la découverte du moteur à explosion, et le développement prodigieux de l'automobilisme vinrent lui donner un nouvel élan. L'essence seule avait été utilisée jusqu'ici. Sous la pression des commandes, on se mit à extraire et à raffiner des naphtes de moins en moins riches, laissant jusqu'à 60 et 75 % de déchets.

Restait le mazout ou « fuel oil », qui exigeait de trop hautes températures pour prendre feu et encrassait trop.

C'est alors que l'allemand Diesel inventa le moteur à combustion interne :

Soumis dans un cylindre à une forte pression, le mazout produit un mélange détonant qui, sans bougie ni magnéto, chasse les pistons à la manière du moteur à explosion. L'ins-

tallation est assez lourde, mais il n'y a plus besoin de chaudière, et elle prend beaucoup moins de place qu'une machine à vapeur de même puissance. Tel bateau muni d'un moteur Diesel peut naviguer 57 jours sans se ravitailler, alors qu'avec une machine à vapeur, il ne le pourrait que quinze jours. En supposant de 20 nœuds la vitesse du bateau muni d'un Diesel, il lui serait possible de parcourir l'itinéraire France, Suez, Indes, Australie, Nouvelle-Zélande, et de revenir par le cap Horn sans se ravitailler. Mais mieux que toutes paroles, ce petit tableau, établi pour deux bateaux de même puissance, donnera une idée des avantages considérables du Diesel :

	DIESEL	A VAPEUR
Puissance en HP.....	21.500	21.000
Poids du moteur et des accessoires	1.000 t.	3.400
Encombrement qui en résulte...	5.300 m³	10.000 m³
Consommation journalière.....	100 t. (huile lourde)	360 t. (charbon)
— pour une traversée de 15 j.	1.500 t.	5.400 t.
Encombrement des soutes pour une trav. de 15 j.	1.700 m³	7.000 m³
— total du moteur et des soutes....	7.000 m³	17.000 m³

On l'appliqua d'abord aux bateaux de pêche, puis aux petits caboteurs. Actuellement, les grands navires de commerce anglais, du type « Zeelandia », ou « Sutlandia », en sont munis. *Tous les sous-marins allemands l'avaient* pendant la guerre. Et en 1917, le grand ami de Guillaume II, M. Ballin, directeur de la « Hamburg-Amerika Linie », avait, peu avant son suicide (1), décidé la construction d'une flotte de navires

(1) M. Ballin se donna la mort, prévoyant que la guerre sous-marine à outrance, décidée alors, causerait la perte de l'Allemagne. (*Revue des Deux-Mondes* : Contre-amiral Degouy, Le pétrole et la marine.)

énormes munis de moteur à combustion interne. Scandinaves, Hollandais, Italiens font un usage courant du Diesel. Seule, la France reste à ce sujet très en retard. Il a même été appliqué — fait peu connu — aux chemins de fer : des locomotives Diesel à quatre cylindres, construites chez Sulzer frères, de Winterthur, ont circulé sur la ligne de Berlin à Mannsfeld !

« L'essor que va prendre notre métallurgie », écrivait l'amiral Degouy en Avril 1920, « doit nous donner la certitude que nous saurons nous aussi, faire des cylindres à grand alésage et des pistons en fonte impeccable, comme ceux que l'on produit à Augsbourg, Nuremberg, Stockholm, Christiana, et qui supportent longtemps sans la moindre altération — sans fuite par conséquent — les 1.000° que développe la combustion du mazout dans ces appareils ».

Depuis l'invention du moteur à combustion interne, on a *introduit directement le mazout dans les chaudières des grands navires*. La puissance calorique de ce produit jadis si dédaigné est telle qu'elle atteint *près du double de celle de la houille :* 1 kilogramme de combustibe liquide produit le même effet utile que 1 k 7 de charbon. Son emploi permet de réduire de 5/8e les soutes et de 70 à 80 % le personnel de la chaufferie, puisque un seul homme peut diriger plusieurs chaudières. L'approvisionnement du navire est effectué proprement et silencieusement, en quelques heures : des centaines de tonnes de combustible peuvent être pompées dans les soutes en un temps infime, et cela même en pleine mer, et par gros temps. Pour donner une idée de la différence de main-d'œuvre et de temps entre le chargement de charbon ou de pétrole avant le départ

d'un paquebot du tonnage de l'*Olympic* ou du *Lusitania*, je citerai les chiffres suivants :

Charbon : 5 *jours*, 500 *hommes.*

Pétrole : 12 *heures*, 12 *hommes !*

Le travail de charge et de décrassage du foyer est supprimé : il n'y a plus de poussière ni de fumée. Les portions du navire, trop restreintes ou mal placées pour servir à emmagasiner le charbon, peuvent être utilisées pour le pétrole : on le met dans les doubles-fonds du bateau et, en utilisant les soutes à charbon comme cales de marchandises, on ajoute 10 % au maximum de recette possible. Sur les derniers paquebots de la *Cunard-Line* et de la *White-Star*, l'économie de place ainsi réalisée est allée dusqu'à 33 %. Et l'Amiral Lord Fisher faisait remarquer que sur le *Mauretania*, — frère jumeau du *Lusitania* — l'adoption de l'huile comme combustible a permis de réduire le personnel de 300 hommes ».

Le rendement d'une chaudière au charbon ne dépasse guère 60 % ; celui d'une chaudière au mazout atteint 80 %. Sur les paquebots japonais du type « Temyo-Maru », à turbines Pearsons de 20.000 chevaux de force, de 21.000 tonnes de jauge, la dépense n'est que de 455 grammes de pétrole par cheval-vapeur effectif, au lieu de 685 grammes de charbon. Le réglage et la souplesse sont remarquables.

Aussi, dès 1911, la flotte commerciale des Etats-Unis consommait-elle 15 millions de barils ! Presque toutes les Nations ont suivi son exemple (1), surtout celles qui rêvent de la domination des mers, car l'emploi du pétrole dans leurs flottes de

(1) Depuis 1920, le tonnage mondial des steamers construits pour la chauffe au mazout a dépassé celui des steamers construits pour la chauffe au charbon.

guerre donne à ces dernières une supériorité incontestée. La présence d'une escadre marchant au charbon est décélée à plus de 10 kilomètres par ses immenses panaches de fumée ; au pétrole, elle est presque invisible : on ne la voit qu'au moment où elle va vous attaquer ! La marche d'approche est singulièrement facilitée. Même si elle est dénoncée par des éclaireurs marins ou aériens, il est bien difficile pour les canonniers du navire menacé d'accrocher leur ligne de mire à un trait aussi vague qu'une silhouette horizontale, à peu près invisible. « Pas de fumée, pas même de cheminée ! », s'écriait Lord Fisher dans son ardente campagne pour la transformation de la marine anglaise. Bien des années s'écoulèrent pourtant avant qu'il y vît le triomphe du combustible nouveau.

On a objecté que les navires perdaient un peu de cette protection que leur confèrent leurs ceintures de soute de charbon, mais c'est une critique sans valeur. Car, comme ils y gagnent considérablement en légèreté, il est possible d'accroître l'épaisseur de la cuirasse et le calibre des canons. La suppression des cheminées permet d'augmenter considérablement le champ de tir des pièces d'artillerie.

Puis les flottes acquièrent avec le pétrole une extrême mobilité (1). Une demi-heure après la réception de l'ordre de mise à feu, le navire est prêt à partir ; 35 minutes après, il est en vitesse. En 6 minutes, on peut passer de la vitesse normale à la vitesse maxima ; 11 minutes sont nécessaires pour mettre une chaudière en pleine pression. La marche forcée n'occasionne aucune fatigue supplémentaire du personnel : avec la houille, c'est un enfer !

(1) A la bataille du Jutland, seuls les navires chauffés au pétrole réalisèrent leur vitesse d'essai.

Aussi, dès 1912, 28 cuirassés allemands, presque toute la flotte des Etats-Unis et celle de l'Angleterre, les escadres russes de la Baltique et de la Mer Noire, employaient couramment le pétrole. *La Marine de Guerre Américaine a complètement renoncé au charbon pour ses nouvelles unités.*

Et la France? Elle qui fut la première à lancer l'idée, n'avait au moment où la guerre éclata, que quelques bâtiments légers marchant au pétrole, mais aucune puissante unité moderne de combat, comparable au « Queen-Elisabeth ». Et pourtant, *dès* 1864, ce fut elle qui construisit le premier bateau utilisant ce nouveau combustible, le « Puebla », avec le lieutenant de vaisseau Farcy, qui excita tant de curiosité sous le Second Empire Mais l'égoïste opposition de nos charbonniers paralysa les bonnes volontés, y compris celle de Napoléon III.

Ces faits, plus personne n'y pense à l'heure actuelle. La France trace bien souvent la voie au progrès, elle n'en profite jamais !

⁂

Les révolutions profondes ont eu pour point de départ une invention technique : le moine inconnu qui, le premier, mélangea le charbon au soufre et au salpêtre, en abattant les donjons féodaux, créa les grands Etats modernes. Et celui qui plaça sur un pivot l'aiguille aimantée, fut le vrai fondateur des Empires Coloniaux.

Nous entrons à peine dans une période économique qui bouleversera le monde : la « Révolution du Mazout » avec ses conséquences immenses !

CHAPITRE II

LE PÉTROLE,

SES ORIGINES, SON HISTOIRE, SA DÉCOUVERTE.

LES GRANDS ÉTATS PRODUCTEURS AVANT 1914 ET EN 1921

Le pétrole se présente dans la nature sous différents aspects : Tantôt il constitue un liquide volatile à la température ordinaire et on le désigne alors sous le nom de *naphte*, tantôt il conserve en lui-même ses principes volatiles pour ne les laisser échapper qu'à des températures plus élevées, et on l'appelle alors *pétrole* ou huile de pierre, tantôt enfin il apparaît sous la forme demi-solide, et c'est l'*asphalte* : ses principes volatiles se sont déjà évaporés !

Il est très rare que le pétrole se trouve à la surface du sol ou jaillisse de lui-même sans le secours de pompes. Il se rencontre généralement à l'intérieur de la terre sous forme de poches situées à une grande profondeur, dans lesquelles l'huile et le gaz se trouvent superposés à l'eau. Il faut donc, pour déceler sa présence, pratiquer des sondages. Lorsqu'on atteint la poche dans la région du gaz, celui-ci s'échappe par le chemin qui lui est offert ; si le forage atteint d'abord le pétrole, et que la pression du gaz soit suffisante, le liquide sort en gerbes formant un puits jaillissant : c'est ce qui est arrivé dans le Caucase,

où certains gisements jaillirent à 80 mètres de hauteur par les tours de sonde des explorateurs. Mais, le plus souvent, la pression du gaz n'est pas assez forte pour faire monter le liquide jusqu'au sol ; il faut alors installer des pompes actionnées par des machines à vapeur pour vider la poche. Au moment du forage, quand le *trépan cylindrique en métal*, dirigé verticalement par un câble métallique, maintenu vertical par le « derrick » (sorte de pyramide en métal à claire-voie) arrive à la couche, *le gaz*, accumulé depuis des milliers d'années *s'échappe*, *entraînant*, *aspirant*, *draînant le pétrole*, et en formant un jet, « gusher », sorte de puits artésien. Une fois *capté* dans des tuyaux métalliques, verticaux jusqu'à la surface, horizontaux vers les raffineries ou les ports, stations, etc. (appelés « pipe lines » ou lignes de tuyaux), on ne touche plus au puits, il est seul dans le désert, et seul un compteur donne son débit journalier, alors que des centaines de milliers d'hommes sont obligés de travailler sous la terre pour arracher à ses entrailles le charbon à la force de leurs bras.

La profondeur des puits varie suivant les régions, entre 200 et 1.600 mètres ; leur durée d'exploitation est essentiellement variable, suivant l'importance des sources pétrolifères. Mais il va de soi que, lorsque un puits a coulé 7 ans, comme le premier de la « Mexican Eagle », soit plus, soit moins, il *meurt en donnant de l'eau salée*. Le fait est normal et connu de tous les milieux compétents, quoique on le brandisse parfois comme un épouvantail dans le but intéressé de faire baisser certaines valeurs pétrolifères.

On entend souvent parler de « nappes », de « rivières », de « véritables lacs de pétrole ». Ces expressions sont des plus inexactes. A part certaines exceptions, telles que le fameux

puits de la « Colombia » en Roumanie en 1913, les gisements de pétrole ne sont ni des « rivières », ni des « nappes » ; ce sont de *véritables couches solides*, *en grès* (sandstone) *souvent très dur*, « *imbibées* », « *saturées* » *de pétrole*. Ce grès est très poreux, et contient une foule de cavités ou « poches » renfermant la précieuse « huile de pierre ». Son épaisseur varie, de 30 à 50 mètres généralement (donnant des puits de 200, 500 et 1.000 barils par jour), à 1 *kilomètre d'épaisseur* dans certains gisements de l' « Eagle » (donnant des puits de 70.000 et 100.000 barils par jour — au lieu de 200 à 1.000). L' « Eagle » est favorisée, il faut le reconnaître, et « son histoire est unique » dans l'histoire du pétrole. Un seul gisement lui est comparable, étant le même, c'est celui de sa sœur jumelle, la « Mexican Petroleum », qui, elle, travaille pour le groupe de la Standard Oil, mais dans les mêmes parages.

Un examen, même superficiel, de la formule chimique des pétroles, hydro-carbures où le carbone, dans une proportion de 80 à 88 %, se combine avec l'hydrogène, et parfois avec de petites quantités d'oxygène, révèle dans ces corps de merveilleuses sources d'une énergie thermique qui se manifeste sous bien des aspects. Car, de cette huile de couleur brun verdâtre, plus légère que l'eau, on ne tire pas moins de 128 composés chimiques, alimentant 40 industries diverses. De la cornue où se distille le pétrole, sort une infinité de corps dont le rôle dans l'industrie moderne est primordial(1).

(1) « La Lutte Mondiale pour le Pétrole » (2e édition), p. 29 et 30.
Id. pour la formation géologique du Pétrole — la relation entre la présence des grands gisements et les dislocations de l'écorce terrestre — sa reconstitution synthétique par Warren et Storer ; p. 27, 28, 29.

Ces parties techniques n'ont pas été reproduites dans cette Nouvelle Edition, surtout destinée au grand public.

∴

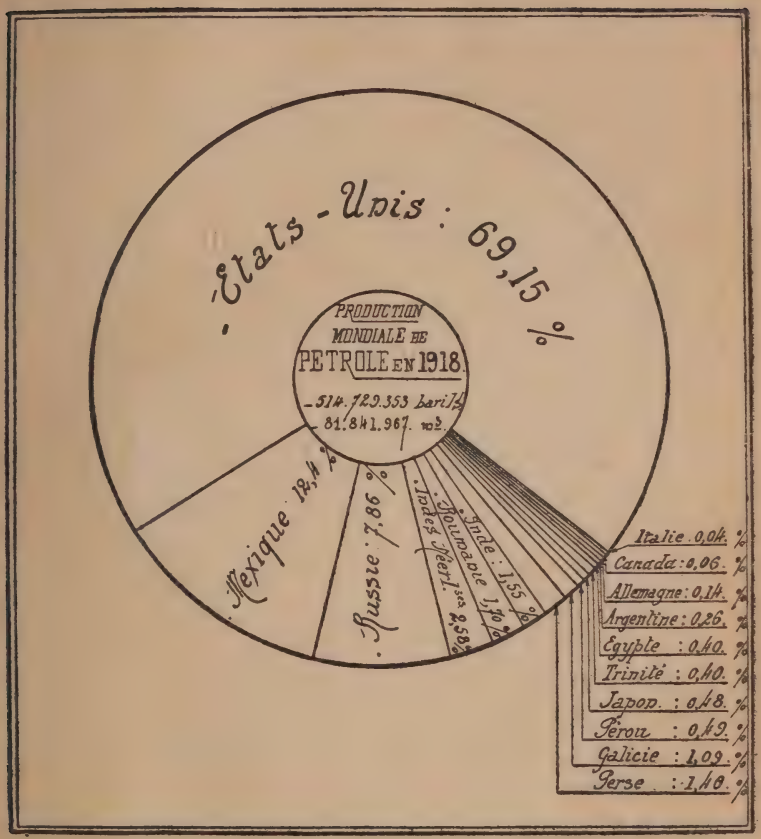
Si l'emploi intensif du pétrole et son utilisation industrielle sont de date relativement récente, la découverte des gisements de naphte remonte à la plus haute antiquité.

L'histoire du pétrole est vieille comme le monde, puisqu'il en est déjà question dans la Genèse. Les sources de Bakou étaient connues bien avant l'ère chrétienne. C'est dans la presqu'île d'Apchéron, où elles sont situées, qu'est né le culte de Zoroastre et des adorateurs du feu. Selon ces derniers, les flammes qui s'échappaient du sol devaient brûler jusqu'à la fin du monde. Elles étaient d'ailleurs célèbres dans le monde entier il y a près de 3.000 ans.

Les Grecs et les Romains connaissaient le pétrole : ces derniers l'appelaient « bitumen » ; la basse latinité en fit «petroleus » — de « petra », pierre, et « oleum », huile — et le mot se transmit jusqu'à nous par les savants du XVII^e^ et du XVIII^e^ siècle, qui l'adoptèrent.

La Mythologie et la Littérature antique parlent beaucoup du pétrole ; il est bien probable que c'est de lui, que, pour se venger d'Hercule, le Centaure avait dû enduire la fameuse tunique de Nessus ! « Ce n'est pas sans vraisemblance, dit Plutarque, que quelques auteurs, voulant ramener la fable à la vérité, prétendent que le naphte est la drogue dont se servit Médée pour frotter la couronne et le voile dont il est si fort question dans les tragédies ; car le feu n'en sortit pas naturellement de lui-même ; mais dès qu'on en eut approché la flamme, *par une sorte d'attraction*, il s'y communiqua avec une rapidité telle que l'œil put à peine la suivre ».

Dans ses ouvrages, Hérodote mentionne les nappes de Zacynthe (Zantéa) ; Pline celles d'Agrigente, en Sicile ; Plutarque



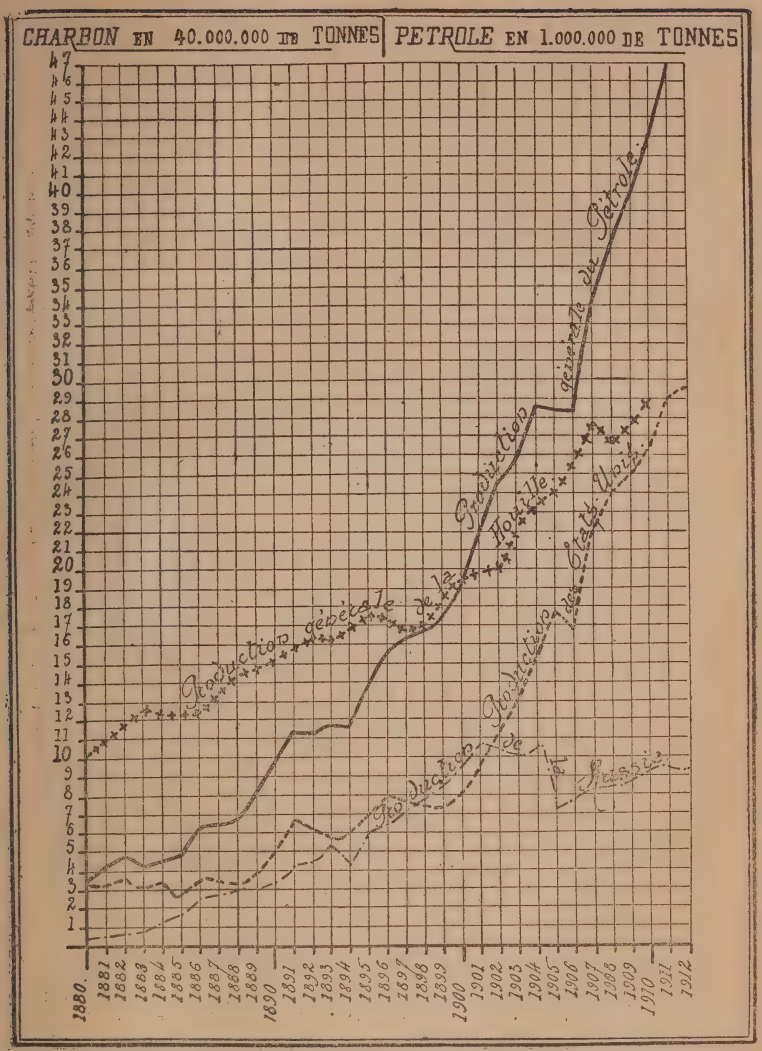
La Production Mondiale en 1918
d'après le tableau présenté par la Commision technica del Petroleo du Ministère du Commerce et de l'Industrie du Mexique et publié dans l'une des plus remarquables revues pétrolières du monde, le *Boletin del Petroleo* (Mexico).

celles d'Ectabane et de Babylone. « Le terrain de la Babylonie, dit-il, est imprégné de feu... On dirait que le sol, agité par les substances ignées qu'il recèle dans son sein, a une sorte de pouls qui le fait tressaillir ». Lorsqu'Alexandre fit la conquête de ces régions, il admira beaucoup dans la province d'Ectabane « un gouffre d'où sortaient continuellement, comme d'une source inépuisable, des ruisseaux de feu (1). Son retour à Babylone fut fêté par l'embrasement de deux ruisseaux parallèles courant dans les rues. Et l'un de ses courtisans fit, pour le distraire, enduire de pétrole un jeune garçon : à peine cette matière eut-elle touché son corps qu'il fut environné de flammes !

Les Chinois emploient le pétrole pour l'éclairage depuis les temps les plus reculés, l'Europe depuis le XIVe siècle : il est difficile de remonter plus haut, vu l'absence de tous documents pendant le Moyen-Age. Mais qu'était-ce que le Feu Grégeois, sinon du pétrole ? Au XVe siècle, on trouve trace de son usage par les médecins, et même à l'heure actuelle, de quelques variétés plus pures qu'ils appellent « moum », les Indigènes de Mossoul et Bagdad se servent comme d'un baume pour les blessures les plus graves. Le pétrole, employé comme vermifuge, a une certaine renommée ; celle de l'huile de Gabiau en a une considérable dans le Midi de la France. Un curieux mémoire de François Clouet, chargé d'embaumer François 1er en 1547, mentionne l'emploi de l'huile de « pétrolle » dans la coloration d'une figure de cire faite à la ressemblance de la momie.

Au XVIIIe siècle, l'Apchéron fait à nouveau l'étonnement des

(1) PLUTARQUE : *Vies des Hommes illustres, Alexandre-le-Grand.* Chapitre XLIX.



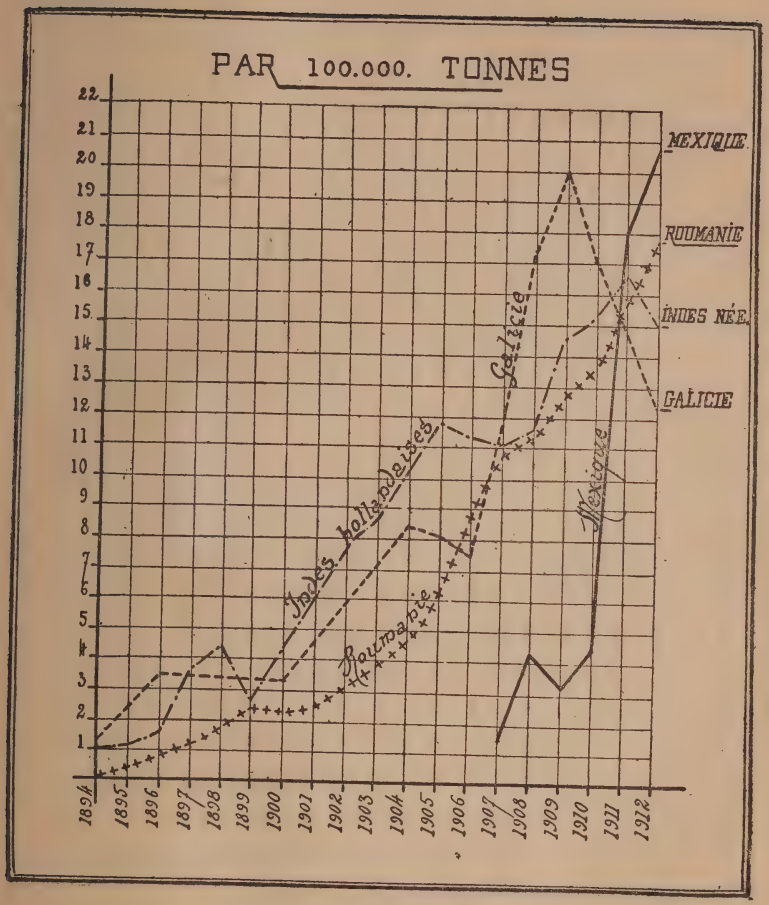
Production générale comparée du pétrole et de la houille (1)
Accroissement de la production aux Etate-Unis et en Russie.

(1) Notez la différence d'unité servant de mesure pour la production du charbon et celle de la houille.

voyageurs anglais qui recherchent une route vers l'Inde. « Les Russes le boivent comme liqueur et comme tonique », écrit Jonas Haway, qui visita ces régions vers 1754, en parlant du pétrole. « Il n'enivre jamais. C'est aussi à l'usage interne un excellent médicament contre la gravelle. Comme remède externe, il est fort employé contre le scorbut, la goutte, les crampes... Il dégraisse fort bien les étoffes et serait d'un usage très fréquent s'il ne laissait, après l'opération, une odeur abominable ».

Enfin, le pétrole fut trouvé en Amérique par les premiers émigrants, ou plus exactement ceux-ci reconnurent des puits, déjà creusés par les Indiens. Mais c'est seulement au milieu du XIXe siècle, qu'a commencé véritablement à être soupçonnée l'importance des champs de pétrole disséminés sur tout le globe.

Tandis que vers 1840 se faisaient en France les premiers essais de traitement de l'huile de schiste, qu'en 1853 l'Allemagne inventait la lampe à pétrole, perfectionnée ensuite par Laydaw d'Edimbourg, « l'esprit hardi et inventif de la jeune Amérique s'acharnait, sans se laisser rebuter par une série de recherches infructueuses, à découvrir en Pensylvanie les premières fontaines du précieux liquide ». En 1858, le Colonel Edward Drake, qui forait un puits d'eau salée à Tytusville, faillit être englouti avec ses ouvriers par un jet de liquide huileux dont la source, en apparence intarissable, continua à fournir plusieurs milliers de litres par jour. Il fut reconnu par la suite que ce liquide, après une purification très simple, brûlait avec une lumière éclatante. La fièvre du pétrole s'empara alors de l'Amérique, et des légions de chercheurs se précipitèrent dans la vallée des Alleghanys, en Pensylvanie.



Production comparée du pétrole avant la guerre, au Mexique, en Roumanie, aux Indes néerlandaises et en Galicie.

L'industrie du pétrole était créée. Longtemps, l'Union Américaine resta presque seule productrice de la précieuse huile ; il y a une quarantaine d'années, elle fournissait encore les deux tiers de l'extraction du Monde entier. Mais si rapidement que se soient développés les champs de pétrole des Alleghanys et de l'Ohio, ils ont été dépassés vers la fin du siècle dernier par les énormes gisements de Bakou(1). En 1898, la Russie a pris le pas sur les Etats-Unis et a conservé le premier rang jusqu'à 1902, date à laquelle l'Amérique l'a reconquis de haute lutte, grâce aux nouveaux bassins pétrolifères du Texas, de la Californie et du « Mid-Continent », surtout ceux du Kansas et de l'Oklahoma, avec le fameux « Gleen Pool » qui, pendant toute l'année 1908, produisit le chiffre fantastique de 50.000 barils *par jour !*

Jamais la Russie n'a pu se relever. Sa production qui, en 1901, représentait 50 % de celle du Monde, deux ans avant la guerre, n'était plus que de 20 %, et, en 1918, elle était tombée à 7,86 %. La cause en est surtout à la diminution de production de la « région noire » de Bakou, de cette presqu'île de l'Apchéron qui s'avance comme un coin dans la Caspienne, reliée aux mers libres par un chemin de fer et un tube de 800 kilomètres de long, dans lequel s'écoulaient annuellement, avant la grande catastrophe mondiale, 400.000 tonnes de pétrole, se dirigeant vers l'Europe. En cinq ans, le rendement moyen des puits y diminua de 40 %, alors que la profondeur moyenne des forages augmentait de 25 % : il fallut creuser de plus en plus profondément pour trouver de moins en moins de naphte. Les anciens gise-

(1) La Caucase est la région du monde qui a la plus forte teneur de pétrole à l'hectare. Malheureusement l'exploitation du naphte a jusqu'ici été faite en Russie d'une façon si sommaire que 1/5e du pétrole extrait était perdu.

Ch. Pomaret. " La Politique française des Combustibles liquides. "

ments de Bakou tendirent à s'épuiser. Or, ils fournissaient à eux seuls les quatre cinquièmes de la production russe. Voilà pourquoi, en 1918, la Russie perdit le second rang, qu'elle occupait depuis si longtemps, au profit de son jeune rival le Mexique. Il est vrai que les deux révolutions qu'elle eut à subir en ce quart de siècle y aidèrent beaucoup : celle de 1905 produisit des troubles sanglants au Caucase ; les plus belles usines furent incendiées, de nombreux puits détruits. Et une grande agitation ne cessa de régner dans cette région jusqu'au triomphe de Lénine. Mais il reste en Russie des gisements d'une étendue considérable, à peine effleurés avant 1914, et dont le Monde ne saurait se passer (1).

Etats-Unis, Russie, Mexique, Roumanie, tels étaient, suivant leur ordre d'importance, les quatre premiers producteurs de pétrole avant la guerre. La Roumanie est, avec l'Amérique, le premier pays où l'huile de pierre ait été extraite ; l'année même où le colonel Drake faisait ses essais à Tytusville, 250 tonnes y étaient tirées au moyen de puits à main : le pétrole était presque à fleur de sol ! Depuis, la production roumaine n'a cessé de monter : elle était de 500.000 tonnes, quand fut découverte la région de Moreni, une des plus riches de l'Europe (du coup, les capitaux étrangers affluèrent !) et atteignit son apogée en 1913 avec 2 millions de tonnes. La guerre lui a porté un coup sensible : elle n'atteint plus à l'heure actuelle que la moitié de ce chiffre (2).

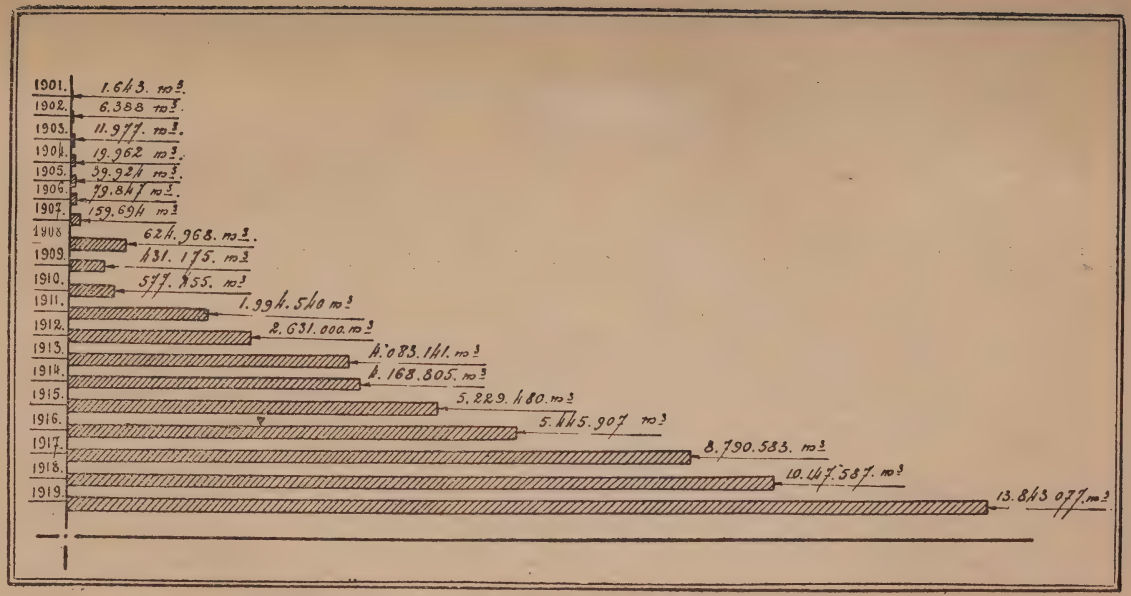
(1) Cf. Chapitre XVI : Gênes et la Lutte pour les champs pétrolifères de la Russie.

(2) Tombée à 920.000 tones en 1919, elle est remontée à 1.030.086 tonnes en 1920 (12 % d'augmentation). Ce faible relèvement fut le premier constaté ; depuis 6 ans, la production roumaine ne cessait de décroître, 1917 fut pour elle l'année la plus terrible.

Si la production roumaine, toujours gênée par le manque de courant électrique qui entrave les forages, a de la peine à se relever, celle du Mexique, si souvent en proie à la guerre civile, n'a jamais connu d'arrêt dans sa progression inouïe. En 10 ans, elle est passée de 3 à 195 millions de barils, portant sa part dans l'extraction mondiale de 1 à 25 %. Les chiffres valent la peine d'être cités :

	PRODUCTION MONDIALE de 1910 à 1921		PART DUE au Mexique
1921	759.000.000	barils	25,00 %
1920	684.000.000	—	23,35 %
1919	551.000.000	—	15,85 %
1918	514.729.354	—	12,40 %
1917	505.362.367	—	10,09 %
1916	459.438.319	—	8,70 %
1915	426.370.894	—	7,70 %
1914	399.667.168	—	5,30 %
1913	384.667.550	—	6,80 %
1912	352.446.598	—	4,70 %
1911	344.174.355	—	3,65 %
1910	327.937.629	—	1,10 %

C'est le Mexique aujourd'hui qui sauve le Monde, car les Etats-Unis — premier producteur du globe — n'arrivent même plus à suffire à leur propre consommation, et sont obligés de lui faire appel pour combler leur déficit. Malgré tous leurs efforts, ils ne sont arrivés, pendant ces trois dernières années, à accroître leur production que de 24 %, *alors que le Mexique augmentait la sienne de* 130 %. Les autres pays suivent de très loin. Voici, du reste, ce que chacun d'eux a donné en 1921 :



Accroissement de la production du Pétrole au Mexique
de 1900 à 1920

	BARILS
Etats-Unis	469.639.000
Mexique	195.064.000
Russie	28.500.000
Indes orient. Néerlandaises.	18.000.000
Perse	14.600.000
Roumanie	8.347.000
Indes	6.864.000
Pologne (Galicie)	3.665.000
Pérou	3.568.000
Japon-Formose	2.600.000
Trinité	2.354.000
Argentine	1.747.000
Egypte	1.181.000
Vénézuéla	1.078.000
France	392.000
Allemagne	200.000
Canada	190.000
Italie	35.000
Algérie	3.000
Angleterre	3.000
Autres pays ensemble	1.000.000

La production totale a été de 759.030.000 barils de 42 gallons, contre 684.001.703 en 1920. Elle dépasse 100 *millions de tonnes*, battant de loin le record des années précédentes. Si l'on songe qu'il y a un demi-siècle, elle n'était que de 66.000 t., et que *de* 1913 *à* 1920, *elle a presque doublé*, on verra de quel stimulant prodigieux fut pour elle la grande Guerre mondiale !

Mais des craintes se font de plus en plus jour. Arrivera-t-on à satisfaire l'accroissement vertigineux de la consommation de pétrole, et certains Etats ne craignent-ils pas déjà de voir les réserves contenues dans leur sol s'épuiser ?

CHAPITRE III

ACCROISSEMENT VERTIGINEUX DE SA CONSOMMATION.

CRAINTES DES ÉTATS-UNIS

QUI N'EN AURAIENT PLUS QUE POUR 18 ANS.

La consommation du pétrole monte, monte, dans des proportions effrayantes ! Des branches entières de l'industrie se transforment et l'on peut dire que *toute la locomotion moderne* tend à reposer sur l'usage du combustible nouveau. L'automobilisme, l'aviation lui doivent leur existence. Les machines à vapeur non seulement tendent à céder devant le moteur à pétrole dans un grand nombre de cas, mais elles-mêmes en réclament l'emploi aux lieu et place du charbon. Les locomotives, les organes propulseurs des navires prennent de plus en plus dans le pétrole les sources de leur énergie. Plus de fumée, plus de cendres gênantes, puissance calorifique double : le travail du chauffeur, si exténuant jadis, se réduit à l'ouverture et à la fermeture d'un robinet ! Les navires voient leur rayon d'action augmenté de 50 % si, dans leurs chaudières, ils remplacent la houille par le mazout, et plus que triplé s'ils se servent du moteur à combustion interne. Certains techniciens anglais

ne craignent pas d'affirmer qu'*une tonne de mazout, utilisée dans un moteur Diesel pour navires, équivaut à six tonnes de charbon* au moins.

Aussi, peu de pays hésitent-ils devant de tels avantages. Dès 1885, les chemins de fer du sud de la Russie marchaient au pétrole, ceux de la Roumanie depuis 1887. Les Compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis consommaient déjà 20 millions de barils en 1909, c'est-à-dire *un dixième de la production* à cette époque. Et l'on signalait ces dernières années des contrats comportant la livraison de 50 millions de barils conclus par l' « United States Railroad Administration ». Les machines de la « Southern Pacific Railway » sont, comme on l'a dit avec raison, de véritables montres : leur chaudière a deux mètres de diamètre et une longueur de 14 m. 50 ; leur surface de chauffe est le double de celle de locomotives ordinaires. Le chauffeur se tient à l'avant, ce qui lui permet d'observer la voie.

Le Mexique a depuis longtemps suivi l'exemple tracé par les Etats-Unis ; l'Autriche aussi pour ses chemins de fer alpins. La France a fait depuis la guerre des essais dont on a beaucoup parlé, et l'Argentine vient, il y a à peine quelques mois, de conclure de très importants contrats de fourniture de pétrole pour ses chemins de fer avec la « Shell Transport and Trading ».

Partout la substitution du pétrole au charbon se généralise, et sa consommation se développe avec une rapidité telle que l'offre n'est plus du tout en rapport avec la demande. *Même si la Russie se relevait, la disproportion entre les besoins du Monde et les quantités disponibles resterait considérable.* Voilà pourquoi les prix des combustibles liquides, dont l'extraction n'exige pourtant qu'une faible main-d'œuvre, restent si élevés.

L'Amérique du Nord fournissant 80 % de la production

mondiale, c'est le dollar qui est devenu la monnaie du pétrole. Actuellement, le pétrole roumain rendu en Hongrie s'y vend au même prix que le pétrole américain. *Les cours sont donc imposés au monde entier par New-York* (1)

Peu de personnes se rendent nettement compte de ce que sera la consommation de pétrole dans quelques années. Et c'est assez compréhensible, puisque c'est seulement depuis peu que la grande presse d'information a commencé — bien timidement du reste — à entretenir ses lecteurs de ces questions angoissantes. Personne n'ignore actuellement que, pour l'industrie entière de l'Europe, la question du « combustible » se pose d'une façon inquiétante.

Or, la *production du charbon* dans le monde a été, en 1920, en *déficit de* 100 *millions de tonnes environ*, par rapport à la production de 1913. Les dirigeants des Compagnies de charbonnages essaient bien d'augmenter la production des mines, mais n'obtiennent en général que des résultats décevants, ce qui est normal, si l'on observe le nombre croissant des grèves minières, le fait que les lois sociales réduisent constamment les heures de travail, l'augmentation des salaires.

Pour produire de la vapeur, une tonne de mazout donne presque les mêmes résultats que deux tonnes de charbon : il faudrait donc, pour combler ce déficit énorme, plus de 50 millions de tonnes de « fuel oil ».

Or, la *production mondiale de mazout ne dépassait pas* 75 *millions de tonnes en* 1919. Elle comblerait donc le *déficit du charbon* et ne laisserait pas 25 millions de tonnes pour la *demande proprement dite*. Ce rapprochement de chiffres fait

(1) Cf. 2e édition de « La Lutte Mondiale pour le Pétrole » (p. 44-45) : les prix du pétrole dans les grands centres de production depuis 1914.

ressortir nettement combien les besoins de pétrole sont grands à une époque où la question de l'emploi du pétrole — de préférence au charbon — est de plus en plus à l'ordre du jour. Or, l'augmentation considérable et générale de la consommation n'est pas suivie par la production, qui, loin d'être stationnaire, n'en reste pas moins très inférieure aux besoins que l'on prévoit pour l'avenir, dans les milieux compétents. Récemment, un journal pétrolifère américain publiait les chiffres ci-dessous relativement à la consommation des Etats-Unis :

1907 ..... 24 millions de tonnes.
1918 ..... 57 — —
1919 ..... 75 — —

Et, dès le début de 1920, on signala une augmentation de 25 % sur 1919. La progression est telle qu'en Janvier et Février 1921, la consommation américaine fut de 230.729 barils *par jour* supérieure à la production nationale. Le stock de pétrole, tant national que mexicain, aux Etats-Unis, a considérablement baissé ces derniers temps, et ne s'élève qu'à 114.008.000 barils, *représentant seulement quatre mois de consommation*, alors que depuis des années, il était toujours au moins suffisant pour assurer la consommation pendant six mois. Il faut dire que les automobiles sont de terribles mangeuses d'essence, et qu'aux Etats-Unis, chaque « farmer » a la sienne ; dans toute famille qui se respecte, il y en a généralement trois : une limousine pour les visites en ville, une voiture découverte pour les promenades à la campagne, et une « Ford » pour les domestiques, afin qu'ils aillent aux provisions. Aussi, a-t-on calculé qu'il y avait en moyenne une automobile par treize habitants. La seule usine Ford est équipée pour en construire annuellement trois millions.

Et, comme si cela ne lui suffisait pas, l'Amérique projette

de développer, grâce à des tracteurs à moteur, les moyens de transport en Asie, ce pays manquant de chemins de fer ! Il faut prévoir pour elle une consommation de 120 millions de tonnes dans un avenir rapproché.

Les Etats-Unis consomment deux fois autant de pétrole que le reste du Monde, tandis que leurs ressources ne s'élèvent qu'à 1/7e de celles de l'Univers.

Leur consommation en 1920 a augmenté de 25 %, leur production de 11 % seulement. Et déjà on commence à craindre qu'elle ne baisse. Les deux tiers des terrains pétrolifères de l'Oklahoma, qui à lui seul produisait près du quart de l'Union, ont été explorés. Et le nombre des forages tend à décroître.

Si la progression de la consommation mondiale de pétrole se poursuit suivant le rythme de ces dernières années, les réserves de pétrole des Etats-Unis, calculées sur le chiffre de la population actuelle et sur la base présente de 70 barils par tête d'habitant, toucheraient à leur fin, d'après le « Smithsonian Institute », vers 1927.

Ces chiffres me semblent très exagérés, car jamais les réserves contenues dans le sol de l'Union n'arriveront à être entièrement explorées d'ici 4 ans. Mais ceux publiés par le Service Géologique du Secrétariat d'Etat de l'Intérieur montrent que les pays étrangers consomment moitié moins de pétrole que les Etats-Unis, alors que leur sol en contient sept fois plus.

« Ces pays consomment actuellement deux millions de barils par an ; à ce compte, ils ont des réserves suffisantes pour 250 ans.

Les Etats-Unis consomment 400 millions de barils par an : *ils n'en ont que pour* 18 *ans !* (1).

(1) Cf. Troisième partie. — *Lutte entre l'Angleterre et les Etats-Unis pour la Suprématie Pétrolifère.* — Chapitre XIV.

« Le total du pétrole qu'on peut encore tirer du sol du Monde entier peut être évalué à 60 milliards de barils — 43 ont été mis à jour par les sondages qui ont réussi.

Sur les 60 milliards restant à extraire du globe, 7 se trouvent dans les Etats-Unis et l'Alaska, 53 dans le reste du Monde.

Voilà pourquoi, songeant au traitement par distillation des schistes bitumeux, la Marine Américaine s'est réservé la propriété d'immenses gisements, notamment dans le Colorado et l'Utah. Si les Etats-Unis n'arrivent pas à acquérir de nouveaux champs pétrolifères dans le reste de l'univers, la situation finira par être telle qu'ils ne pourront éviter la guerre qu'au prix d'un vasselage économique !

Il y a du pétrole sur presque toute la terre et, pourtant, la maîtrise du pétrole est l'une des plus concentrées qui soient.

Depuis l'Alaska jusqu'à la Terre de Feu, à peu près, tous les pays du Nouveau Monde en possèdent :

Alaska.

Canada : sa présence y est signalée depuis 1789, par Sir Alexander Mackensie.

Etats-Unis.

Mexique.

Amérique Centrale.

Vénézuela.

Trinité — Guyanes.

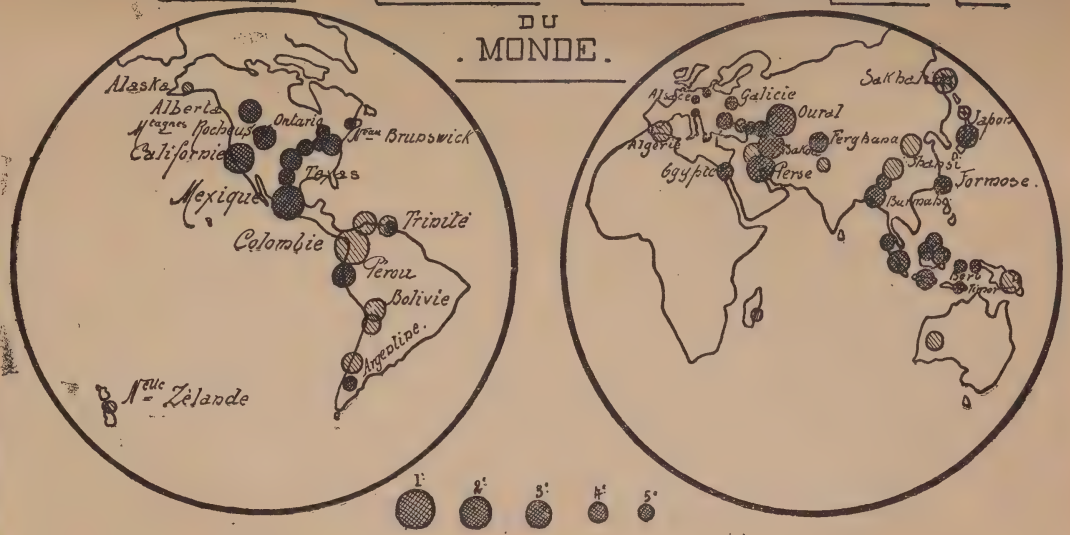
Colombie.

Equateur — Pérou — Bolivie.

Chili — Argentine.

On espère prochainement en trouver au Brésil et dans l'Uruguay.

CARTE DES PRINCIPALES REGIONS PETROLIFERES DU MONDE.



L'Europe est moins bien partagée :

Hanovre (Wenigsen).
Alsace.
Italie.
Pologne — Ukraine — Roumanie.

Et, en Mars 1921, une filiale de l' « Anglo-Persian Oil », la « D'Arcy Exploration », a mis à jour des gisements de pétrole en Hongrie.

L'Asie est presque aussi riche que l'Amérique :

Causace — Turkestan — Sakhaline.
Perse — Mésopotamie.
Indes Néerlandaises.
Siam — Birmanie.
Chine.
Japon et Formose.

Afrique et Océanie, par contre, semblent ne renfermer que de faibles quantités de la précieuse huile : il y en a dans l'Afrique du Nord, en Egypte, peut être à Madagascar. La grande exploratrice anglaise, que j'ai déjà citée à propos de la Hongrie, fait en ce moment de sérieuses recherches dans l'Australile Occidentale et en Nouvelle-Zélande.

Or, presque tous ces gisements répandus aux quatre coins de l'univers, et dans des Etats si divers, sont, à l'heure actuelle, entre les mains de deux grands trusts, l'un américain :

La « Standard Oil ».

L'autre anglo-hollandais :

La Royal Dutch-Shell »,

et de Sociétés dirigées par le Gouvernement Britannique.

DEUXIÈME PARTIE

Lutte entre Trusts

CHAPITRE IV

LA STANDARD OIL

S'il arrive parfois, dans la lutte pour le pétrole, que les Gouvernements s'affrontent directement, comme en Pologne, en Roumanie, au Caucase et en Turquie, — ils préfèrent en général se dissimuler derrière les trusts.

Il existe aux Etats-Unis de nombreuses entreprises pétrolières dont la puissance n'est pas négligeable, telle que la « Sinclair Oil », au capital de 500 millions de dollars, la « Texas », les intérêts Doheny qui représentent également un demi-milliard

de dollars. Mais tous ces « Independent Producers » doivent s'incliner devant la royauté incontestable de la « Standard Oil ».

La « Standard Oil », purement américaine, a précédé la « Royal Dutch », hollandaise avec de forts apports anglais et depuis peu français (1), d'une vingtaine d'années.

A vrai dire, il n'y a plus aujourd'hui une « Standard Oil », mais 40 Sociétés portant toutes ce nom suivi de celui d'une ville ou d'un Etat.

« Standard Oil of New-Jersey »
— Pensylvanie »
— Kansas »
— Ohio »

La plus importante est la première. Toutes sont fédérées autour d'un seul grand Conseil d'Administration :

Le « Board of Directors of Standard Oil Cies » que dirige en ce moment M. Bedford. ancien Président de la « Standard Oil of New-Jersey », où il a été remplacé par Walter Teagle. Ce grand conseil est le véritable cerveau de la Standard », d'où émane la politique universelle de cette fédération de Sociétés, aussi puissante, plus même à certaines heures que le Gouvernement des Etats-Unis.

Son histoire, comme celle de tous les trusts américains, tient du prodige. Au début d'une grande entreprise, il y a toujours un grand homme : celui de la « Standard » fut John Rockefeller, petit marchand de pétrole qui, en 1865 conçut l'idée de fédérer avec lui tous les marchands américains du pétrole.

(1) 40 °/₀ du capital de la « Royal Dutch » est entre les mains de Français, mais la France n'exerce malheureusement aucun pouvoir dans la direction de cette entreprise.

Il y avait, en 1870, aux Etats-Unis, 250 raffineries qui se faisaient une guerre de tarifs sans merci. C'est pour mettre fin à cette lutte si avantageuse pour les consommateurs que fut créée la « Standard Oil », *réunion de raffineurs, non de producteurs*. Suivant un principe constant et rigoureux qu'elle a toujours observé, la « Standard » s'est gardée de rechercher l'huile brute, abandonnant totalement ce soin aux prospecteurs et aux producteurs. Mais à la sortie du puits, le pétrole, presque partout où on le capta, devint son bien exclusif. Elle l'amenait par des canaux à ses innombrables raffineries. La Standard primitive, celle de l'Ohio, débuta humblement au capital d'un million de dollars, avec une petite consommation de 600 barils par jour. Etablie à Cleveland, elle groupait les intérêts de raffinage ou de transports de pétrole acquis en Pensylvanie depuis 1865 par l'Association Rockefeller, Andrews, Harckess et Flager.

Deux ans plus tard, non seulement elle avait réuni sous sa direction les raffineries situées dans les environs de Cleveland, mais encore elle en avait construit à Baltimore, Philadelphie, New-York, Boston, Pittsburg.

Six ans après sa naissance, elle acquérait déjà la plus grande partie du pétrole brut recueilli aux Etats-Unis. Son capital avait d'ailleurs été augmenté deux fois, en 1872 et 1874.

Au bout de 10 ans, elle transportait et distribuait 95 % de la production américaine.

En 1881, elle « fusionnait » 39 compagnies pétrolifères. Le trust était constitué et disposait déjà d'un capital de 75 millions de dollars. *Le premier cycle de sa croissance était accompli.* Maître du marché des Etats-Unis, sûr de son « monopole » américain, il achevait la pose de sa première pipe line vers

l'Atlantique. La « Standard » allait bientôt jeter son dévolu sur l'Europe.

La Convention du 2 Janvier 1882

Pareille fortune n'avait pas été sans user de procédés déloyaux. Les administrateurs de la « Standard Oil of Ohio » avaient formé des « pools » : ils imposaient à chaque établissement en faisant partie des prix d'achat et de vente. Ce système qui, en une douzaine d'années donna des résultats si merveilleux, n'était pas sans défauts : il y avait des frottements entre les membres du « pool ». Aussi sentit-on bientôt le besoin d'établir l'unité de direction ; c'est à cet effet que l'on fonda en 1882 le « Standard Oil Trust ».

C'est la première fois que le mot « trust » figurait dans une raison sociale, « Trust » veut dire dépôt. Un Comité de neuf membres ou « trustees » fut formé ; il comprenait toute la famille Rockefeller : John Rockefeller, Payne, William Rockefeller, Bestwick, Flager, Warden, Pratt, Brawster, Archbold. Les 9 trustees devinrent seuls dépositaires et délégués de tous les pouvoirs des 39 Compagnies solidairement engagées : ils reçurent de chaque Etablissement les actions et le pouvoir de voter correspondant. Les « Trust certificates », valant chacun 100 dollars, ne s'échangeaient contre des actions que dans le rapport de la valeur de chaque entreprise à la valeur totale de toutes les entreprises constituant le trust.

La Convention de 1882 qui scella ce pacte, prévoyait l'admission dans le Trust de nouvelles Compagnies, et la création éventuelle d'une Standard Oil dans chaque Etat de l'Union.

Quatre classes de Compagnies entrèrent dans la combinaison de 1882 :

I. 14 Compagnies dont la *totalité* des actions furent remises aux trustees : parmi elles se trouvaient l' « Atlantic Refining », la « Standard of Ohio », la « Standard of Pittsburg ». La première de ces Sociétés est, depuis 1911, arrivée à reprendre sa liberté.

II. Les riches particuliers ayant des intérêts dans l'industrie et le commerce du pétrole, possesseurs de gros paquets d'actions, tels que W. C. Andrews et John Archbold.

III. 24 Compagnies dont la *majorité* des actions furent remises aux trustees :

« Central Refining Cy of Pittsburg » ;
« Germania Mining » ;
« Empire Refining » ;
« Keystone Refining » ;
« National Transit Cy », etc.

Ces vingt-quatre Compagnies se mirent sous le contrôle du trust, dès 1882. Deux autres sont venues de force s'ajouter à elles :

1° La « Tidewater Pipe-Line Cy », ayant fait construire elle-même des pipe-lines, faisait à la « Standard » une concurrence acharnée. Le 9 Octobre 1883, elle se vit obligée de traiter avec la « National Cy » : par contrat, elle acceptait, pour sa part du trafic du pétrole, de fournir 11 ½ % de la quantité envoyée aux ports par pipe-lines, et se faisait reconnaître un droit garanti à un bénéfice annuel d'au moins 500.000 dollars pendant quinze ans.

2° La « Producers Associated Oil Cy », née d'un effort concerté des producteurs indépendants pour lutter contre la Standard, céda en Octobre 1887.

IV. Une autre Compagnie forme, à elle seule, la quatrième classe.

Le trust y est intéressé, mais il n'a jamais pu, quoiqu'il fît, obtenir la majorité de ses actions et la contrôler. C'est l' « United States Pipe Line Cy ».

Cette Société connut toutes les difficultés et tous les déboires: après avoir lutté contre l'inertie des chemins de fer dévoués à la « Standard Oil », et dépensé plus de 15.000 dollars, rien qu'en frais de procès, elle arriva à pousser ses canalisations jusqu'à Washington, mais ne put jamais aller plus loin, ni atteindre la mer : la « Standard » acheta les terrains intermédiaires.

Au moment de son apogée, en 1911, lorsqu'elle fut frappée par la Cour Suprême des Etats-Unis, la « Standard » possédait 90 % des pipe-lines et contrôlait 86,5 % de la production pétrolifère américaine. Une seule Compagnie, la « Pure Oil Cy », fondée en 1895, et qui avait pour champ d'exploitation l'Allemagne, avait pu rester indépendante. Les soixante quinze petites raffineries, existant en dehors du trust, ne raffinaient pas, à elles réunies, le cinquième de la Standard. La raffinerie qu'elle possédait à Bayonne était, à elle seule, plus importante que dix raffineries concurrentes.

Le marché européen était presque entièrement conquis. Partout elle opérait au moyen de ses filiales :

L' « Anglo-American Oil », en Grande-Bretagne ;

L' « American Petroleum », en Hollande ;

La « Deutsche Amerikanische Petroleum Gesellschaft », en Allemagne ;

La « Société pour la vente du pétrole », en Belgique ;

La « Vacuum Oil », en Autriche-Hongrie ;

La « Societa Italo-Americana per Petrollo », en Italie ;
La « Romana-Americana », en Roumanie ;
La « Danske Petroleum Altieselskabet », au Danemark ;
La « Swenska Petroleum Altiebolage », en Suède ;
L' « International Oil », au Japon.

En Galicie, le trust tenait tête à toutes les entreprises indigènes similaires. Les raffineurs roumains avaient dû s'entendre avec lui : autrement il arrivait, par ses puissants moyens d'influence, à se faire octroyer un monopole. Et le Cartel des Pétroliers français était à sa merci !

Causes du succès de la Standard

La difficulté n'est pas de produire le naphte, mais de le transporter, car il est généralement extrait de régions plutôt désertes. D'où l'idée de génie de Rockefeller : construire des pipe-lines amenant directement le pétrole dans les grands centres ! Dès lors, le transport du naphte se faisant pour ainsi dire de lui-même, le prix baissa considérablement. Tous les producteurs devinrent tributaires des pipe-lines, et la Standard se trouva pratiquement maîtresse du marché.

Telle fut la première cause du succès de la Standard ! Toutes les petites Sociétés d'extraction devinrent ses clientes obligées. Maîtresse du débouché, elle fixa les prix d'une manière draconienne.

Il en est une seconde : son alliance avec les grandes Compagnies de Chemins de fer, et l'appui qui lui fut donné par leurs magnats : Scott, du « Pensylvania Railroad » ; Vanderbilt, du « New-York Central » ; Jewet, de l' « Erie Railroad » ; Watson, du « Lake Shore »..., et beaucoup d'autres moins célèbres.

Sa filiale, la « South Improvement Cy », passa le 18 Janvier 1872, avec les Compagnies de Chemins de fer, des contrats par lesquels elle établissait le partage du transport de l'huile destinée à la côte de l'Atlantique, à raison de :

27 ½ % à l'Erié ;
27 ½ % au New-York Central ;
45 % au Pensylvania.

Les Compagnies ainsi favorisées par la « Standard » firent payer le double à ses concurrents. Un de ces derniers a produit devant l' « Interstate Commerce Commission » les tarifs scandaleux qui leur étaient appliqués :

Sur le « Louisville and Nashville Railroad » : majorations aux concurrents de 87 à 333 % ;

Sur le « Cincinnati, New Orleans and Texas Pacific » : de 63 à 267 % ;

Sur le « Saint-Louis Iron Mountain and Southern » : de 82 à 257 %.

On faisait preuve d'une négligence systématique dans les transports quand il s'agissait des concurrents. L' « Union Tank Line Cy », qui possède les tank-cars, comme la « Compagnie des Wagons-Lits » possède des wagons-restaurants, ne les mettait qu'à la disposition de la « Standard », et obligeait ses adversaires à expédier leur pétrole par barils, ce qui est beaucoup plus coûteux. Seul, le trust était autorisé à installer des pipelines le long des voies ferrées, ou sous ces voies. Il en avait déjà — ou plutôt la « National Transit Line », qui lui sert de truchement ,en possédait — 35.000 milles à la fin du siècle dernier. De tels abus ne pouvaient se perpétuer. L'enquête de l' « Hepburn Committee » a révélé une foule d'injustice criantes:

il suffisait à la « Standard » ou à la « South Improvement » de télégraphier par exemple : « Witkinson and C° ont reçu un wagon qui n'a payé que 41 $ 50 ; donnez un tour de vis jusqu'à 57 $ 50 » — et l'ordre était exécuté.

Aussi, la charte de la « South Improvement », qui était même arrivée à se faire donner le droit d'exproprier pour construire ses pipe-lines, fut-elle rapportée sous la pression des producteurs de pétrole indignés ! Mais jamais le Gouvernement Fédéral des Etats-Unis n'arrivera à abattre la « Standard Oil ».

Ses deux dissolutions.

Lutte de « Roosevelt » contre la « Standard Oil »

En vain, par deux fois, sa constitution fût-elle jugée illégale : es 1892 et en 1911.

En 1892, le système des neuf trustees fut déclaré illégal par la Cour Suprême de l'Ohio ; ils votèrent la dissolution du trust, mais continuèrent à administrer toutes les corporations de la même façon jusqu'à 1899. Le trust fut en apparence tronçonné en vingt Compagnies distinctes : les neuf anciens trustees se distribuèrent les actions, de façon à posséder la majorité dans chacune de ces Sociétés. Ils assurèrent ainsi, comme jadis, l'unité de direction. Rockefeller avait tourné l'arrêt de la Cour.

Voici le grimoire légal, qui ne manque pas de grandeur dans sa simplicité : « John Rockefeller a placé dans les mains dudit altorney pour 256.854 du total des actions tenues par

---

292.500

lesdits trustees le 1er juillet 1892 dans chacune des Compagnies dont les actions étaient déposées ».

Bien mieux, après avoir reçu les actions qui leur revenaient dans chaque Société, les anciens trustees les apportent et les vendent à la « Standard Oil C° of New-Jersey », qui constitue un capital de 100 millions de dollars du « common stock », et de 10 millions seulement de « preferred stock ». Car la « Standard » a une organisation monarchique : tous les pouvoirs aux porteurs de « preferred stock » ! Les porteurs du « common stock » n'ont que celui de toucher les dividendes. Fussent-ils l'immense majorité, ils ne comptent pour rien dans la direction de l'entreprise.

Vers 1900, Rockefeller va plus loin : il accroît le nombre des actions ordinaires et rétrécit celui des actions privilégiées. Comme le fait remarquer une note de l' « Industrial Commission » : « pendant l'année 1900, le common stock a été augmenté de 38.550.700 dollars et le preferred stock a été diminué de 3.968.400 dollars.

Bref, Rockefeller monarchise de plus en plus l'entreprise. La « Standard » forme un véritable Etat dans l'Etat, que rien ne peut faire plier. Le trust s'est reformé, avec une « Holding Corporation », la « Standard Oil C° of New-Jersey », détenant les titres de toutes les autres Sociétés.

C'est alors que Roosevelt entreprit de détruire une puissance devant laquelle tout s'inclinait. Un procès civil fut intenté par le Gouvernement Fédéral devant le Tribunal de Saint-Louis, en vertu de la « Sherman Law » contre les trusts ; la « Standard Oil » et les soixante dix Compagnies qui dépendaient d'elle y étaient accusées de « conspiracy, coercion, intimidation, rebating and others illegal acts in restraint of trade ». Le Tribunal Fédéral de Saint-Louis ordonna la dissolution du trust en 1909. La « Standard » se pourvut en appel devant la

Cour Suprême des Etats-Unis, qui, en 1911, confirma la dissolution, après cinq ans d'enquêtes, de poursuites, de jugements et d'appels. La lutte durait depuis 1906. Bien des jugements avaient dû être réformés. C'est ainsi que la « Standard Oil C° of Indiana », qui n'avait qu'un capital d'un million de dollars, s'était vue condamnée à une amende de 29.000.000 dollars pour entente illicite avec le « Chicago and Alton Railway » ; elle ne payait que six cents par 100 livres pour ses transports, alors que ses concurrentes en payaient dix-huit. Ce jugement fut cassé en juillet 1908 par la Cour d'appel de Chicago. « Il est étrange, disait la sentence, qu'une Compagnie au capital d'un million de dollars soit condamnée à une amende représentant vingt-neuf fois ce capital ». Le premier Tribunal avait relevé 1.462 infractions, et dans son zèle avait, pour chaque cas, appliqué le maximum : c'est ainsi qu'il était arrivé au chiffre inoui de 29 millions de dollars.

Six mois furent donnés à la « Standard Oil » pour se dissoudre. Le résultat fut le même qu'en 1892. Il y eut simplement trente quatre Compagnies indépendantes en apparence. Au milieu de cette nouvelle constellation, la « Standard Oil of New Jersey », dont le capital est monté à 600 millions de dollars, brille seulement d'un plus vif éclat que ses satellites. Et la « Standard » n'a plus à craindre les attaques du Gouvernement des Etats-Unis. Elle le plie docilement à ses volontés. Bien mieux, le président Harding appuie énergiquement ses revendications à travers le Monde. Qui s'attaque à la « Standard » s'attaque au Gouvernement Fédéral lui-même.

Quand on songe à ce qu'était la modeste Société de Rockefeller en 1870, avec ses 600 barils par jour, et son petit capital d'un million de dollars, et qu'on voit ce qu'elle est devenue

aujourd'hui, on reste confondu d'admiration. En 1920, le Grand Conseil de la « Standard » contrôle un capital d'un milliard de dollars, représentant des bénéfices presque égaux, et une consommation par jour de 200 millions de barils, qu'il espère même voir bientôt monter à 300 millions. Voilà le point de départ et le point d'arrivée ; ils diffèrent :

Pour le capital, de 1 à 1.000 ;
Pour les bénéfices, de 1 à 100.000 ;
Pour la production, de 1 à 300.000.

Si la « Standard » est montée si haut, c'est parce qu'elle était une Entreprise Nationale. Chaque Banque, chaque Compagnie maritime, chaque Chemin de fer aux Etats-Unis était intéressé au succès du trust, car cette grande corporation exportait, aux quatre coins de la terre, un produit tiré du sol de l'Union, et faisait rentrer dans le pays, bon an mal an, plus de 100 millions de dollars. Il semblait donc que toute concurrence fût impossible, et cependant il s'est trouvé une Compagnie Européenne assez audacieuse pour venir attaquer, non seulement en Europe et en Asie, mais sur son propre territoire, aux Etats-Unis mêmes, cette puissance d'argent dont la capacité, estimée pour le moins à 15 milliards, dépasse trois fois celle du budget d'avant-guerre d'une nation comme la France.

CHAPITRE V

LA ROYAL DUTCH-SCHELL

En face de l'hégémonie redoutable qu'exerçait sur le marché du pétrole dans le Monde la puissante « Standard Oil », une opposition s'est dressée, d'abord timide, puis plus hardie, à mesure que le succès répondait à ses efforts :

celle de la « Royal Dutch », alliée à la « Shell ». Trente ans ont suffi à lui donner une situation hors de pair dans l'univers.

C'est en 1890, à La Haye, qu'a été constituée, au capital de 1.300.000 florins, la « Société Royale Néerlandaise des Pétroles». (1) A la suite de sondages effectués dans les Iles de la Sonde, le Gouvernement des Indes Néerlandaises lui octroya des concessions à Sumatra. Après quelques années, la vente du pétrole brut ne laissant pas assez de marge pour rénumérer le capital déjà entamé, la Direction de la jeune société résolut d'ériger une raffinerie sur place : il lui fallut pour cela porter en 1892 son capital à 1.700.000 florins. Fait étrange à révéler aujourd'hui, cette émission fut un échec : les capitalistes de l'époque

(1) Les Pays-Bas en étaient au point où se trouve en ce moment la France : la « Royal Dutch » débuta en envoyant aux Etats-Unis deux ingénieurs se familiariser avec les détails de l'extraction du pétrole, la Hollande ne possédant aucune industrie de ce genre.

avaient perdu confiance en une entreprise dont les bénéfices nets devaient pendant 2 années encore, rester purement négatifs. Malgré ces débuts difficiles, le Conseil d'Administration persévéra : il acquit même de nouvelles concessions, dont l'exploitation plus rémunératrice, permit de distribuer en 1894 un premier dividende de 8 %. Cette répartition lui rendit la faveur du public, et c'est sans difficulté que la « Royal Dutch » put en 1895 porter son capital à 2.300.000 florins, en vue d'agrandir son rayon d'action. Cette même année, elle put distribuer un dividende de 44 %. Devant l'importance de ses opérations, la Compagnie décida en 1897, de porter son capital à 5 millions de florins, afin d'acquérir des bateaux-citernes pour transporter sa production. Son dividende était alors monté à 52 %, mais il ne put longtemps se maintenir à un taux aussi exceptionnel. Car *dès* 1898, *la Standard inquiète essaya de s'assurer le contrôle de sa rivale.* Afin d'échapper à cette mainmise, la « Royal Dutch » dut créer pour 1 million ½ d'actions privilégiées qui furent remis à des groupes amis. Une lutte économique intense s'ensuivit. La « Royal Dutch » conserva son indépendance, mais l'abaissement progressif du prix du pétrole, par la « Standard Oil », qui, pour tuer sa jeune rivale, n'hésita pas à le vendre en dessous de son prix de revient sur les marchés extra-américains, l'obligea à ramener son dividende à 6 %. Il fut maintenu à ce taux pendant l'année suivante pour reprendre sa marche ascendante en 1900 et atteindre 24 % en 1901.

Depuis, la « Royal Dutch » a progressivement augmenté son capital à des conditions qui furent, pour ses actionnaires, autant d' « aubaines » jusqu'au chiffre fantastique actuel. Et ses dividendes pendant la guerre mondiale, montèrent aux taux

énormes de 45, 48 et même 49 %. Il y eut des années où elle alla jusqu'à distribuer à ses actionnaires des dividendes en actions de 200 %, triplant ainsi son capital nominal.

L'alliance avec la « Shell »

Si les débuts de la « Royal Dutch » furent aussi modestes que ceux de la « Standard Oil », ils furent beaucoup plus pénibles. Dès ses premières années, elle rencontra en Orient une jeune Société anglaise qui lui fit une concurrence acharnée, la « Shell Transport and Trading Cy », concurrence d'autant plus désastreuse que cette dernière possédait une flotte de bateaux-citernes et que la « Royal Dutch » n'en possédait pas encore ! La « Shell » était dirigée par un des hommes les plus habiles de Londres, Sir Marcus Samuel.

Samuel avait bien simplement débuté comme négociant en coquilles de mer : « sea shells ». Son affaire prospérant de plus en plus, il chercha contre quelle marchandise il pourrait échanger les coquilles qu'il rapportait d'Orient. Il se décida pour le pétrole et devint lui-même producteur à Bornéo.

En 1897, la « Shell » était enregistrée en Angleterre en vue d'absorber l'entreprise « Samuel and Cy » et certaines autres analogues. La nouvelle Compagnie avait un grand nombre de navires-citernes et des centaines d'entrepôts.

La « Royal Dutch », qui avait alors « fusionné » la plupart des producteurs indépendants des Iles de la Sonde, mais éprouvait quelque gêne pour écouler son pétrole en Europe, préféra traiter avec elle.

D'où l'accord de 1902, en vertu duquel les deux Sociétés

confièrent la vente de leurs produits à une Compagnie qu'elles formèrent spécialement à cet effet, l' « Asiatic Petroleum », et dont le capital fut constitué :

1/3 par la « Royal Dutch » ;
1/3 par la « Shell Transport » ;
1/3 par les Rothschild.

Cette simple alliance se transforma cinq ans plus tard en union absolue : « Royal Dutch » et « Shell » fusionnèrent complètement sur les bases suivantes :

Au 1er Janvier 1907, les deux groupes transférèrent leur actif à deux Compagnies :

L'une hollandaise, la « Bataafsche Petroleum Maatschappy ».

L'autre britannique, l' « Anglo-Saxon Petroleum ».

La « Bataafsche » ou « Compagnie Batave des Pétroles », dont le capital est maintenant de 200 millions de florins, fut spécialement chargée de la préparation du pétrole, ainsi que de tout ce qui touche à sa production. Ses terrains pétrolifères sont situés à Java, Sumatra, Bornéo, et elle les exploite directement ou par Sociétés affiliées. Elle est intéressée également dans la Société Mexicaine « Corona » et beaucoup de Sociétés russes. Bien que cette dernière partie de son portefeuille n'ait pas été jusqu'ici productive, la « Bataafsche » a réparti ces dernières années des dividendes représentant annuellement près de la moitié de son capital social. Il est vrai qu'elle a directement ou indirectement la presque totalité de la production des Indes Néerlandaises, qui atteint près de 20 millions de barils et ne cesse de s'élever. Pour faire face à cet accroisse-

ment, la « Compagnie Batave des Pétroles » doit, chaque année, construire de nouveaux réservoirs. Elle a, en 1920, porté leur capacité à plus de 900.000 tonnes.

L' « Anglo-Saxon Petroleum », dont le siège se trouve à Londres, fut chargée de tout ce qui a trait au transport et à la vente du pétrole, autrement dit, de toute la partie commerciale. Au contraire de la « Bataafsche », cette Compagnie n'exploite jamais directement, quoique elle contrôle la production d'un grand nombre de filiales à Ceylan, aux Indes Anglaises, en Malaisie, dans le nord et le sud de la Chine, au Siam, dans l'Afrique du Sud. Car la « Royal-Dutch-Shell » a une « véritable organisation de vertébré » : au lieu de se reproduire en Sociétés nouvelles toujours semblables, comme la « Standard Oil », elle ne s'agrège de nouveaux adhérents que pour des fonctions distinctes : telle Société sera chargée de la distribution des produits, telle autre de l'exploitation des gisements ou du raffinage. « Royal Dutch » et « Shell » sont aujourd'hui devenues des « Holding Cies ». Depuis 1907, la « Dutch-Shell » a cessé d'être une entreprise industrielle pour devenir un omnium de valeurs de pétrole.

40 % des bénéfices résultant de cette coopération doivent revenir à la « Shell ».

60 % à la « Royal Dutch », qui s'est réservée la prépondérance.

Au moment où elle signa cet accord, la « Shell » n'était pas sans quelque crainte. Aussi, fut-il entendu que, pour sauvegarder ses intérêts, la « Royal Dutch » s'y intéresserait, en achetant, au 1er Janvier 1907, 500.000 actions ordinaires « Shell » au cours de 30 shillings — et en s'engageant à ne pas les

revendre sans l'assentiment du Conseil d'Administration de la « Shell ».

En cas de liquidation ou de vente à l'amiable avant le 1er Janvier 1932, il fut stipulé que le produit net de la liquidation, jusqu'à concurrence de 9 millions de livres sterling, serait partagé également entre la « Shell » et la « Dutch », et que c'est seulement au-delà de cette somme que le produit serait divisé dans la proportion de 40 et 60 %.

On voit à quel point la parenté de ces deux entreprises est étroite. La seule différence qui subsiste entre elles est qu'officiellement l'une est hollandaise, l'autre anglaise.

La première victoire de Deterding
La guerre de Chine

Libérée de toutes entraves dans les Indes Néerlandaises, alliée à l'une des plus puissantes firmes britanniques, la « Royal Dutch », sous l'habile conduite d'Henri Deterding, allait bientôt se lancer à la conquête de l'Univers.

Mais elle se heurta pour une seconde fois à l'hostilité de la « Standard Oil » qui lui fit, dans l'Extrême-Orient, une guerre acharnée, la célèbre « guerre des Prix » de 1910.

La « Standard Oil Of New-York » considérait la Chine comme sa propriété privée. Elle avait amené les Chinois à faire usage de la kérosine, en leur distribuant gratuitement des lampes qu'elle appelait « Mei Foo », ce qui signifie « bonne chance » ; lorsque ce moyen commença à devenir trop onéreux, elle les vendit au prix coûtant et, au moment où la « Royal Dutch » vint lui faire concurrence, elle arrivait à écouler ainsi 2 millions de lampes par an. Avec une population de 400

millions de Chinois, cela faisait un marché illimité pour la kérosine, à laquelle les Etats-Unis préfèrent la gazoléine.

La « Standard » essaya de lutter en vendant le pétrole raffiné au-dessous du prix de revient sur les marchés étrangers, tout en le maintenant en Amérique à des taux très élevés, à l'abri des barrières douanières. Elle alla même jusqu'à le vendre en Extrême-Orient 50 % plus bas qu'en Hollande, bien que ce dernier marché fût plus près des gisements américains. En même temps, le raffiné américain qui, fin Août 1910, cotait en Angleterre 6 pence 1/4 par gallon, tombait fin Novembre à 5 3/4, et en Décembre à 5 1/2. Les recettes de Deterding, provenant de la vente de la kérosine, diminuèrent de 3.750.000 dollars. Mais il ne céda pas. Il ne quitta pas la Chine : il resta et se défendit. Bien que son pétrole ne fut pas d'aussi bonne qualité que celui de la Standard, il était plus à portée et n'avait pas à subir de longs transports comme celui de sa rivale, ce qui entraînait pour elle de très gros frais. Un accord finit donc par intervenir : la Standard qui, depuis 1903, avait envahi le marché de Chine, abondonna 50 % de son approvisionnement à la « Royal Dutch » ; la part de cette dernière a même été depuis peu portée à 60 %. Pour la première fois, Deterding avait vaincu !

Peut-être n'eut-il pas triomphé si facilement si le trust de la Standard n'avait été dissous à ce moment par la Cour Suprême des Etats-Unis ! Mais deux groupes aussi puissants ne pouvaient se disputer indéfiniment le marché international sans s'assurer une certaine stabilité, et limiter leurs zones d'opérations respectives.

A maintes reprises, ils ont établi des ententes :

En 1907, une convention fixa le contingent de pétrole que chaque groupe pouvait fournir au marché anglais.

En 1912, un accord de même nature mit fin à la guerre qu'ils venaient de se faire en Extrême-Orient.

L'absence d'une entente générale définitive entre les deux grands trusts n'exclut point l'existence d'accords tacites qui réglementent leur action sur le marché international et assurent à l'une et à l'autre une prospérité exceptionnelle.

La « Standard » a fait plusieurs fois à la « Royal Dutch-Shell » des offres très tentantes de coopération étroite, en laissant ce groupe libre de fixer ses propres conditions. La « Royal Dutch-Shell » a toujours refusé, car *elle a pour elle l'avenir.* Que fera la « Standard », entreprise presque exclusivement américaine, le jour où la production des Etats-Unis s'épuisera ? Depuis 1919, elle cherche à acquérir des gisements dans le reste du monde, pour parer à ce danger ; mais elle trouve partout « porte close ». La « Royal Dutch », aidée par le Gouvernement britannique, a mis la main sur ce qui restait dans l'Univers.

Nouvelles luttes avec la « Standard Oil ».

A la conquête de l'Univers

« Un jour, pour le plus grand étonnement de tous les intéressés à l'industrie américaine du pétrole, M. Deterding amena aux Etats-Unis une cargaison de pétrole, et le vendit au nez et à la barbe des dirigeants de la « Standard Oil ». Enhardi par ce premier succès, il chercha à se fixer aux Etats-Unis et, dans

ce but, acquit des propriétés pétrolifères dans l'Oklahoma. Très rapidement, la « Royal Dutch » augmenta ses domaines,

Par une politique audacieuse, sans recourir aux pratiques violentes des dirgeants de la « Standard », Deterding se vengeait de la guerre qui venait de lui être faite en Extrême-Orient. La « Royal Dutch » expédia de grandes quantités d'essence en Amérique pour les y vendre à des taux aussi élevés que ceux de la « Standard » : cela lui permit de compenser les pertes éprouvées dans tout l'Ancien Continent, et de sortir victorieuse de la lutte.

Pendant sa campagne de Chine, Deterding s'était trouvé gêné par l'infériorité de l'huile de Bornéo : il songea, pour y remédier, à s'emparer de divers puits californiens.

La guerre de Californie est de toutes celles qu'a faites Deterding, la plus intéressante et peut être la plus redoutable. En Amérique, il fallait une rare audace à la « Royal Dutch » pour s'établir sur le territoire même de la « Standard ». Ne devait-ele pas y rencontrer la coalition de cette grande firme et des Sociétés pétrolifères indépendantes ? Et pourtant, Deterding triomphe : il crée dans l'Oklahoma la « Roxana Petroleum », sur les bords du Pacifique la « Shell Cy Of California », puis étend ses conquêtes dans le Texas, le Nouveau Mexique, le Colorado, l'Utah, l'Arizona, le Montana, le Dacota et le Nevada. Partout, la « Royal Dutch » apporte avec elle ses méthodes curieuses : elle commence par prendre une option de six mois sur une propriété pétrolifère, lui donnant le droit d'examiner les livres de la Compagnie et de faire une enquête. Au bout de six mois, elle prend une option sur une *autre propriété*, et continue ainsi dans toute la région. Après avoir laissé presque toute les options sans suite, la « Dutch » est prête à com-

mencer les opérations de sondage elle-même dans les champs de son choix.

Cette méthode, inaugurée pour la première fois en Californie, est aujourd'hui la *méthode habituelle* de la « Dutch-Shell ». Aussi a-t-elle rarement des mécomptes dans les gisements qu'elle exploite : ses agents ont ordre de référer des plus petits détails au siège.

Afin d'intéresser le public américain au succès de son entreprise, Deterding eut l'habileté, en 1916, d'introduire sur le marché de New-York, 220.000 actions dites « américaines ». (1) Cette émission eut un très grand succès, et bien des yankees ont ainsi intérêt à ce que le Gouvernement des Etats-Unis n'use pas de représailles envers la « Royal Dutch », ce dont le Président Harding parle très souvent !

En 1915, la « Royal Dutch » contrôlait déjà un neuvième de la production américaine. *Le tiers de son extraction mondiale sort aujourd'hui des Etats-Unis.* Elle a obtenu pour ses canalisations le droit de passage à Saint-Louis, jusqu'à la rivière, et son inspection en Virginie et en Louisiane est complète. Les grandes raffineries de Martinez, près de San-Francisco, de Saint-Louis et de la Nouvelle-Orléans lui appartiennent.

75 % de la production Californienne, qui dépasse 10 millions de tonnes, échappe maintenant au contrôle de la « Standard Oil ».

Il y a plus. La Royal Dutch s'empare des sources du Mexique et de celles du Vénézuéla. Les territoires huiliers de Tampico, Panuco, le chemin de fer, les chijoles oil compagnies appar-

(1) Leur nombre a bien augmenté depuis : au 1er Décembre 1920, il y avait à New-York 545.415 actions de la Royal Dutch — au 1er Novembre 1921 : 609.000.

tiennent à M. Deterding. On sait l'importance pétrolifère de cette région. Sa situation géographique à quelques kilomètres de la mer, sa proximité du Canal de Panama doublent sa valeur. 350 kilomètres de navigation, 175 de canalisation à travers l'isthme de Téhuantepec, permettent de livrer l'huile à un centre qui commandera tout le marché de l'Amérique du Sud.

Non content d'avoir vaincu la Standard Oil dans son propre « Mexican Eagle », qu'il a rachetée en 1918, pour plus d'un fief, Deterding lui a fait perdre « son Algérie ». Maître de la milliard à Lord Cowdray, son fondateur, il domine aujourd'hui la production mexicaine. Par ce coup de maître, il a augmenté de 50 % les quantités de pétrole que la Royal Dutch peut offrir au monde. Les Américains furent très sensibles à cette perte, car toute la production de la « Mexican Eagle » allait jusqu'ici à la Standard Oil.

L' « Eagle » avait un grand nombre de bateaux-citernes : son acquisition porta la flotte de la « Dutch-Shell » a plus d'un million de tonnes.

Et les dirigeants de la « Royal » ne se gênent pas pour affirmer, en outre, que le district pétrolifère du Vénézuéla qu'ils contrôlent, et qui, depuis leurs accords avec la « General Asphalt Cy », dépasse 15.000 milles est équivalent en richesse d'huile au district de Tampico. Voilà pourquoi ils ont créé d'énormes établissements à Curaçao, à la fois entrepôts et raffineries. La « Shell » qui opère depuis 7 ou 8 ans au Vénézuéla, vient d'y vaincre les difficultés d'accostage en improvisant une flottille de pétroliers à faible tirant d'eau permettant le transport de pétrole de Macaraïbo à Curaçao.

Le Canal de Panama est lui-même sérieusement menacé. Les Etats-Unis ont dépensé plus de 300 millions de dollars pour construire le canal, et voici que les navires américains vont dépendre de la Royal Dutch pour l'huile. M. Deterding a une station au bout du canal et une autre à l'extrémité du golfe. Il domine les affaires américaines.

C'est bien là une œuvre de conquête. M. Deterding suit l'exemple commercial de la Grande-Bretagne. *Il a des stations sur tous les points stratégiques du monde.* Il contrôle aussi, à chaque entrée, le Canal de Suez. La capacité de la raffinerie de Suez a été augmentée de 7.000 barils par jour, en raison de l'augmentation du tonnage de transit par le canal durant la guerre. Aux Iles du Cap-Vert, M. Deterding construit une station située ainsi à mi-chemin entre l'Afrique et l'Amérique. Il est aux Antipodes, aux Indes Orientales et Occidentales, sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud, sur la côte d'Afrique, aux Açores. Il a sous sa dépendance le marché européen, en particulier le français. Par l'entremise de M. Deutsch de la Meurthe, les possessions pétrolifères asiatiques des Rothschild sont entrées dans le trust de la Royal Dutch, qui possède 90 % du capital des Sociétés de naphte de la Caspienne et de la Mer Noire, et 25 % de celui de la Nouvelle Société du Standard Russe de Grosny. En Août 1920, la « Shell » a acheté une participation dans la « Mantasheff » et la « Lianosoff », plus de 40 % des intérêts de la « Tsatouroff », par crainte de voir la Standard Oil acquérir les propriétés des Nobel à Batoum. Le contrat fut signé à Londres, mais partiellement inexécuté, car l'Angleterre espérait à Gênes traiter directement avec les Soviets, et ne plus rien devoir aux anciens propriétaires (1).

(1) Un premier acompte représentant 10 % de la valeur de ces Sociétés fut seul versé. Voir : les variations de la politique de Lloyd George vis à-vis de la Russie. — Chap. XVI.

En Allemagne, la « Dutch-Shell » a pris des intérêts dans le groupe « Evag » (« Société pour la transformation du pétrole et du charbon » — « Aktien Gesellschaft fur Petroleum Industrie » — « Deutsche Bergin A. G. »).

Depuis 1912, elle s'est établie en Suède pour éliminer la « Standard Oil » jusque là maîtresse du marché, avec la « Société Anglo-Suédoise des Pétroles ». Partout la Royal Dutch, grâce à sa manière souple et à l'habileté de certains de ses dirigeants — tels que Gulbenkian, cet Arménien de génie, surnommé à si juste titre le « Talleyrand du Pétrole » — s'insinue dans les bonnes grâces des Gouvernements. En coopération avec celui de Belgrade, elle vient de former à Agram une nouvelle compagnie au capital de 50 millions de couronnes, pour exploiter le pétrole en Yougoslavie. Et comme l'écrivait le « Financial Times » : « par suite de la création en France de la « Société Maritime des Pétroles », la Royal Dutch est à même d'obtenir du Gouvernement français un intérêt important dans les champs pétrolifères qui sont maintenant à sa disposition ». Son dernier triomphe a été son introduction en Espagne.

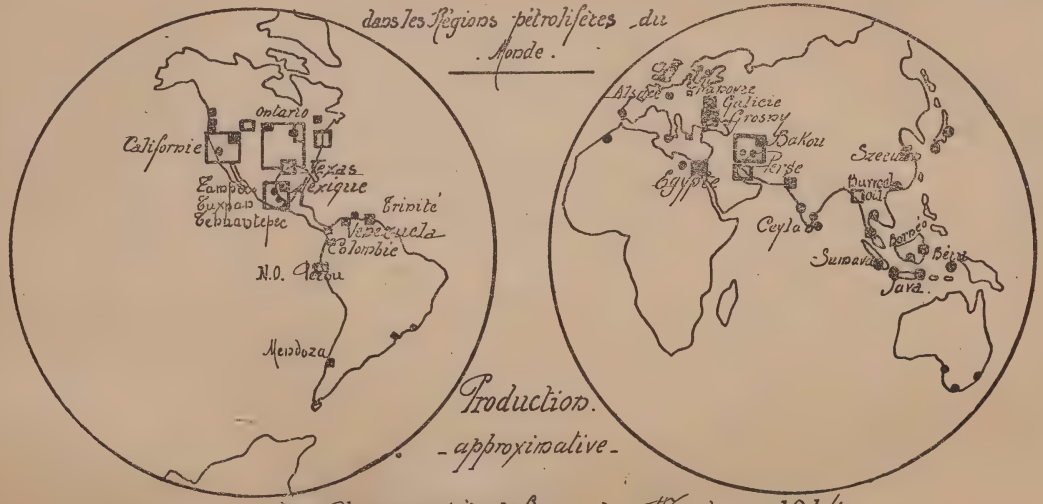
Veut-on avoir une idée du réseau tissé sur le Monde entier par la Royal Dutch. Il suffit de l'énumération éminemment suggestive des Sociétés qu'elle contrôle :

« Shell Transport and Trading Cy » ;
« Asiatic Petroleum Cy »;
« Anglo-Saxon Petroleum » ;
« Bataafsche Petroleum Maatschappy » ;
« Société pour la transformation du Pétrole et du Charbon » ;

« Aktien Gesellschaft fur Petroleum Industrie » ;
« Deutsche Bergin A. G. » ;
« Société Anglo-Suédoise des Pétroles » ;
« Asiatic Petroleum » (Ceylan) ;
— (Egypte) ;
— (F. M. O.) ;
— (Indes) ;
— (Chine Septentrionale) ;
— (Philippines) ;
— (Siam) ;
— (Chine Méridionale) ;
— (Etablissements des Détroits) ;
« Anglo Egyptian Oilfields » ;
« British Impérial Cy (Australie) ;
— (Nouvelle-Zélande) ;
— (Afrique du Sud) ;
« Astra Romana » ;
« Barribean Petroleum » ;
« Dordesche Petroleum Industrie Maatschappy » ;
« Dordesche Petroleum Cy » ;
« Sumatra Palembang » ;
« Nederlansche Indische Tanks Troomboat » ;
« Vereinigte Benzinwerke Hamburg »;
« The Home Light Oil Cy » ;
« The British Petroleum Cy » ;
« Norsk Encelska Mineralojeanie Colaget » ;
« Shell Marketing Cy » ;
« Société Italienne d'importation d'huile » ;
« British Tanker Cy » ;
« Moebi Hid » ;

EXTENSION QU'ONT GAGNÉE LES OPÉRATIONS DE M. DETERDING.

dans les Régions pétrolifères du Monde.



Production.

- approximative -

des Champs pétrolifères du Monde en 1914 -

Les carrés pleins représentent la production des Cies de la R.D.S.

Raffineries de la Royal-Dutch-Shell.

Entrepôts de pétrole " " "

« Ceram Petroleum » ;
« Ceram Oil Syndicate » ;
« Société Bnito » ;
« North Caucasian » ;
« Standard Russe de Grosny » ;
« Société du Mazout » ;
« Société Oural-Caspienne » ;
« Grosny Sundja Oil Fields » ;
« New Shibaïeff Petroleum » ;
« Société Commerciale et Industrielle de Naphte, de la mer Caspienne et de la mer Noire » ;
« Kotoku Oilfields Syndicate » ;
« United British Refinerie » ;
« New Orléans Refining » ;
« The Simplex Refining Cy, de Panama » ;
« Panama Canal Storage C° » ;
« Shell Cy Of California » ;
« California Oilfields Ltd » ;
« W. V. Oil Compagny » ;
« Volley Pipe-line Cy » ;
« Roxana Petroleum Cy (Oklahoma) » ;
« Yrahola Pipe-line Cy Of Oklahoma » ;
« Corporation Shell Of Martinez » ;
« Shell Cy Of Canada » ;
« Roxana Petroleum Maatschappy (Texas) » ;
« Tampico-Tanuco Petroleum » ;
« La Corona » ;
« Mexican Eagle » ;
« Eagle Oil Transport » ;
« Venezuelan Concessions Cy » ;

« Curaçao Petroleum » ;
« General Asphalt Cy » ;
« Burlington Investment Cy » ;
« United British Oilfields, de la Trinité » ;
« United British West Indies Petroleum Syndicate » ;
« Turkish Petroleum » ;
« Roxana Petroleum Corporation of Virginia » ;
« Ozark Pipe-line Corporation » ;
« Union Oil of Delaware » ;
« Société Maritime des Pétroles » (1) ;
« Compagnie Française des Pétroles, Société Lumind ».
« Photogen » (Autriche, Hongrie, Pologne) ;
« Yugoslaw Petroleum ».
« Rising Sum Petroleum Cy » (Japon).

Cette liste qui, certainement, n'est pas complète et qui s'allonge tous les jours, n'est-elle pas singulièrement éloquente par elle-même ?

La « Royal Dutch » a pénétré dans tous les Etats du Monde, prenant partout la couleur nationale des pays qu'elle désire conquérir.

Nous voici bien loin du petit capital d'un million de florins, bien loin aussi des sept petits bateaux-citernes avec lesquels elle débuta dans les Indes Néerlandaises. Sa production annuelle, qui était alors de 25.000 tonnes, dépasse aujourd'hui 15 milions de tonnes. Sa flotte pétrolifère est l'une des plus puissantes du monde : elle jaugeait, l'année dernière, 1.400.000 tonnes. *Et la « Royal Dutch-Shell » contrôle 22 milliards de capital.*

(1) La « Société française pour l'exploitation des Pétroles » ne figure plus à ce tableau, car la « Royal Dutch » ne détient plus la majorité de ses actions.

Déclin momentané de la « Standard »

Aujourd'hui, la « Standard Oil » n'est certainement plus le colosse du Monde. Elle ne s'est jamais entièrement remise du dernier jugement rendu contre elle en 1912, et qui l'obligeait à se séparer de ses filiales. Quoique l'arrêt de la Cour Suprême n'ait pu mettre fin à la communauté d'intérêts qui les unissait, — puisque Rockefeller possédait par lui-même 25 % des actions de ses diverses filiales — il a certainement entravé le développement de la « Standard » pendant ces dernières années. Les très lourdes charges fiscales qu'elle a supportées (le Gouvernement américain prélève sous forme d'impôts 44 % de ses revenus), ont aussi contribué à lui enlever de sa force d'expansion. La dernière année de la guerre, Rockefeller a payé un impôt fédéral normal de 12 % et une « supertax » de 65 %. En fait, Rockefeller et tous ses associés sont chassés de l'affaire par les impôts fédéraux. Si Rockefeller est la personne qui a payé, en 1918, la somme la plus forte pour l'impôt sur le revenu (14.800.000 dollars), il est clair que la plus grande partie de son argent passe de la caisse de la Société pour être placée en titres qui ne sont pas imposables, du Gouvernement, de l'Etat et des Municipalités.

Jusque vers 1890, *la « Standard Oil » régna en maîtresse absolue sur le marché du pétrole en Amérique et en Europe.* Mais, en 1890, les pétroles du Caucase, de Galicie et de Roumanie commencèrent à faire brèche dans ce monopole de fait. Des groupes financiers, purement européens, les Rothschild de Paris et de Vienne, les Nobel de Suède, les grandes banques allemandes, celles de Lille et de Roubaix qui devaient plus tard former le « Consortium du Nord », s'intéressent pro-

tard former le « Consortium du Nord », s'intéressèrent pro-

gressivement aux entreprises de pétrole nouvellement créées en Europe Orientale. L'Allemagne avait formé un véritable trust, l' « Europanische Petroleum Union », qui, sans la guerre, eut certainement abouti à la germanisation des pétroles européens. Au lieu de ne voir que deux grands trusts se disputer la suprématie mondiale, au profit de l'Angleterre ou des Etats-Unis, nous en verrions probablement un troisième réclamer pour sa part l'Europe et la Turquie d'Asie, au nom de l'Allemagne.

Mais ce groupement, en pleine expansion quand éclata la guerre, se heurtait dès ce moment, à une autre organisation, qui, elle aussi, progressait à pas de géants, et dressait déjà dans le Monde entier, sa puissance contre celle de la « Standard Oil » :

la « Royal Dutch-Shell ».

L'habileté de la politique de la « Royal Dutch » fut de *s'installer partout où il y avait du pétrole*, alors que la « Standard Oil » se confiait presque exclusivement en Amérique (1). Ce fut une grande faute : dominer la production et la vente en Amérique, c'est là une politique commerciale qui se défendait tandis que les Etats-Unis étaient les plus gros producteurs de pétrole. Mais cela devenait une erreur du jour où d'importants gisements avaient été reconnus dans le reste du Monde.

Si la Standard a encore la prépondérance aux Etats-Unis, où la « Dutch-Shell » n'est intervenue qu'en 1900, — quoique elle soit bien loin d'y contrôler 86 % de la production, comme

(1) Comme M. Pomaret l'a fait remarquer dans le très important Traité qu'il vient de publier sur la « *Politique Française des Combustibles liquides* » : la Standard tire 8/10e de sa production des Etats-Unis, 1/10e du Mexique, 1/10e de la Roumanie.

lors de son apogée, en 1911 — elle a, par contre, *trop négligé les gisements extra-américains.*

En 1890, un représentant de la « Standard Oil » étudiait à Java la situation du pétrole en Extrême-Orient : il pressa la « Standard » de s'y établir avant qu'aucun concurrent ne se présentât. Hypnotisée par le marché américain, elle refusa.

De même elle est allée trop tard en Roumanie, où elle ne contrôle que 10 % de la production totale, alors que la « Royal Dutch » en contrôle 31 %. Au Mexique, la « Standard » se trouve concurrencée par la « Royal » qui, avec les intérêts anglais qu'elle a réunis, prend environ 40 % de la production. En Russie, son rôle est pour ainsi dire insignifiant.

Cette situation résulte des erreurs d'appréciation commises par les dirigeants du trust : *la puissance de la « Standard Oil » a diminué*, et elle n'exerce plus un contrôle réellement effectif qu'à l'intérieur des Etats-Unis. *Ce contrôle même, la « Royal Dutch » cherche à le lui faire perdre.* Elle vient de former un nouveau trust, groupant les Sociétés restées indépendantes, le groupe Doheny et le syndicat anglais Pearson, l' « Associated Oil », l' « Oklahoma Producing » et l' « Union des Pétroles d'Oklahoma », et 6 ou 8 autres entreprises qui ont été heureusement dirigées ces dernières années. La « Shell » cherche à y faire entrer la « Mexican Petroleum Cy of Delaware (1) », le plus gros producteur du Mexique, sœur jumelle de l' « Eagle », et qui est toujours jusqu'ici restée fidèle à la

(1) La « Mexican Petroleum Cy of Delaware » détient le contrôle d'un grand nombre de Sociétés aux Etats-Unis et au Mexique, dont
« Mexican Petroleum of California » ;
« Huasteca Petroleum Cy » ;
« Tamauha Petroleum » ;
« Tuxpan Petroleum » ;
« Mexican Petroleum Corporation ».

« Standard Oil ». C'est pour cela qu'elle s'est livrée en Mai 1919 à l'achat de grandes quantités de « Mexican Petroleum » à la Bourse de New-York. Si elle y réussit, la « Standard » verra encore diminuer la part qui lui reste au Mexique.

Ce nouveau trust a l'appui financier des Morgan. Il est surtout dirigé contre la « Standard Oil ».

Ces faits sont très peu connus en France : *la Royal Dutch est en train de monter une nouvelle affaire contre la Standard, — ou de prendre des intérêts dans un trust destiné à la combattre*, et qui finira peut-être par grouper sous son égide tous les concurrents de Rockefeller !

Le syndicat Pearson est venu à la « Royal » avec Lord Cowdray. En ce moment, M. Doheny y vient lui-même.

« La grande internation pétrolifère se développe sans cesse ». Jusqu'où montera-t-elle ? Déjà la « Standard Oil » ne produit plus que 17 % du pétrole des Etats-Unis — il est vrai qu'elle a toujours dédaigné l'extraction du naphte — mais fait plus grave pour elle, elle n'en raffine plus que 49 %.

Elargissement rapide de l'activité de la « Royal Dutch ».

Production	1910	1.600.000 tonnes
	1913	7.000.000 —
	1920	15.000.000 —
Bénéfices nets	1907	13.000.000 florins
	1915	29.000.000 —
	1920	130.000.000 —
Dividende	1907	27 3/4 0/0
	1915	49 0/0

Capital autorisé	1890	1.300.000 florins
	1902	7.500.000 —
	1910	50.000.000 —
	1911	100.000.000 —
	1916	150.000.000 —
	1918	230.000.000 —
	1919	400.000.000 —
	1921	600.000.000 —

Résultats financiers de la « Royal Dutch » depuis son accord avec la « Shell »

	Produits bruts en 1.000 florins	Charges en 1.000 florins	Bénéfices nets en 1.000 florins	Dividende o/o
	—	—	—	—
1907	13.657	242	13.415	27 3/4
1908	13.592	66	13.526	28
1909	12.978	66	12.912	28
1910	14.644	92	14.552	28
1911	13.693	2.652	11.041	19
1912	26.680	302	26.378	41
1913	30.554	384	30.170	48
1914	30.937	571	30.366	49
1915	30.419	440	29.979	49
1916	32.823	193	32.630	38
1917	49.740	5.367	44.373	48
1918	96.877	24.487	72.390	40
1919	118.169	18.169	100.000	45
1920	138.736	9.286	129.450	40
1921	107.170	3.071	104.098	31

CHAPITRE VI

« LE NAPOLÉON DU PÉTROLE »

Si la « Royal Dutch » est arrivée à ce résultat inoui de faire rétrocéder la puissance de la « Standard Oil », c'est parce qu'elle possédait en elle un homme qui valait des milliards, et que les Américains, dans leur admiration si expressive, ont surnommé « the Oil World's Napoléon », le Napoléon du pétrole : Henri Deterding.

« M. Deterding est Napoléonien par l'audace et Cromwellien par la profondeur », a dit l'amiral Lord Fisher, réorganisateur de la grande flotte anglaise au xx[e] siècle. La personnalité la plus puissante du monde du pétrole n'est plus Rockefeller, mais Deterding. Aidé par des hommes comme Gulbenkian, le « Talleyrand du pétrole » ; Colijn, l'ancien ministre de la guerre des Pays-Bas ; Loudon, Cohen Stuart et Sir Marcus Samuel, le créateur de la « Shell », qui fut lord-maire de Londres — il a pu oser et tenir en vingt ans la gageure de concurrencer la « Standard Oil » sur tous les points du monde, allant jusqu'à s'installer dans son propre fief, aux Etats-Unis mêmes.

La « Royal Dutch » fut créée en 1890, alors que la « Standard » régnait en maîtresse absolue sur les marchés d'Europe

et d'Amérique. De Gelder en fut le premier directeur, mais vite remplacé par Kessler, plus capable.

Le « vieux Kessler », comme l'appellent entre eux les membres de la « Royal Dutch », établit son quartier général à Batavia. Ayant besoin d'un aide, il engagea le jeune Deterding, qui était alors employé dans une Banque de Batavia. Ce fut Kessler qui dirigea la « Royal » dans les heures difficiles de ses débuts. Mais en 1900, il mourut subitement. Deterding lui succéda.

Tandis que la « Standard » s'attachait à la formule : « le pétrole américain pour éclairer le monde », Deterding s'attachait à acquérir des sources de pétrole le plus près possible de tous les marchés. La nouvelle politique préconisée par Walter Teagle, président de la « Standard Oil of New-Jersey », lors du cinquantième anniversaire de la Compagnie, en janvier 1920, n'est autre que celle suivie par Deterding pendant quinze ans. Car la « Standard Oil », voyant où l'a conduite la politique suivie jusqu'ici, cherche à renouveler ses méthodes et à copier celles de sa rivale, depuis 1919.

Cinq facteurs ont présidé à l'expansion mondiale de la « Royal Dutch » :

I. — L'habileté dont fit preuve Deterding en associant la Dutch à la Shell et en intéressant à ses opérations les Rothschild de Paris. Grâce à ces combinaisons, il s'entourait de personnalités compétentes telles que Frédérick Lane, Sir Marcus Samuel, Sir Walcy Cohen et Gulbenkian.

II. — L'appui du gouvernement hollandais.

III. — L'appui du gouvernement britannique.

IV. — Le fait que la « Royal Dutch » n'a pas eu sous la main,

aux Indes Néerlandaises, un marché pour absorber sa production, comme la « Standard » aux Etats-Unis.

V. — La prédisposition des Anglais et des Hollandais à chercher outre-mer.

C'est la combinaison de ces forces personnelles, politiques et économiques qui a eu pour résultat la création du groupe « Royal Dutch-Shell », puissance mondiale. En vertu des lois des Etats-Unis, un groupe semblable serait impossible.

« Deterding is a plunger », a dit un « American oil man », qui s'est souvent trouvé en compétition avec lui, dans diverses parties du globe. « Il plonge avec l'argent des autres, et non avec le sien ; c'est pour cela qu'il est si téméraire. Par exemple, il a payé cinq fois ce qu'auraient payé les autres pour s'introduire en Egypte, et il y a beaucoup perdu.

Cependant, il paye en actions pour les propriétés qu'il acquiert, ce qui lui donne un avantage sur la « Standard », qui a toujours payé en espèces. Malgré tout, des éloges lui sont dus pour être parti de rien et avoir édifié le vaste organisme qu'il dirige ».

La profession de foi, si l'on peut dire, de Deterding, se trouve résumée dans une déclaration mémorable faite par lui devant le Comité de Guerre Britannique, en Mars 1913 :

« Le pétrole est l'article le plus extraordinaire du monde commercial, et la seule chose qui retarde sa vente est sa production. Il n'y a pas d'autre article dans le monde dont vous pouvez assurer la consommation aussi longtemps que vous pouvez le produire. *Dans le cas du pétrole, commencez par assurer la production, et la consommation viendra ;* il n'y a pas besoin de s'occuper de la consommation, et comme vendeur, il est inutile de faire des contrats par avance, parce que *le*

pétrole se vend par lui-même. Tout ce qui vous est nécessaire, c'est une bourse bien garnie, pour vous permettre de ne dépendre de personne, et d'être à même de dire aux gens s'ils ne veulent pas acheter aujourd'hui : « Bien, je vais dépenser 1.000.000 £ pour faire des réservoirs, et dans l'avenir, vous aurez à payer beaucoup plus cher. *Le grand point pour la marine est de s'assurer du pétrole d'un groupe qui peut tirer sa production de beaucoup de points géographiques*, parce que l'on ne peut compter sur aucun champ pétrolifère. Mon expérience est que des régions qui produisaient régulièrement 18.000 barils par jour sont descendues à 3.000, sans aucun avertissement préalable ».

Depuis son alliance avec la « Shell », la « Royal Dutch » a pris une extension mondiale. Deterding a passé, avec la fameuse société étatiste anglaise, l' « Anglo-Persian Oil », des contrats à long terme, lui assurant la plus grande partie des produits de Perse jusqu'à 1922. Mais le plus beau coup qu'il ait réalisé fut certainement la prise d'intérêts dans la gestion de la « Mexican Eagle ». De ce fait, la production du groupe « Dutch-Shell » augmenta de plus de 50 %, passant de trente à plus de cinquante millions de barils par an. L'achat des actions de Lord Cowdray avait coûté à Deterding 1 milliard.

Deterding traite les affaires en soldat. Il accepte ou repousse toute proposition une première et dernière fois en même temps. Il ya souvent péril à ne pas se rendre à ses désirs. La « New Schibaieff Petroleum Corporation » en sait quelque chose. Reconstruite en 1913, avec un capital de 1.150.000 livres, elle s'était opposée à la volonté de Deterding. Il la combattit et, à la fin de la lutte, les actions d'une livre valaient 6 pence 12, prix auquel les acheta la « Royal », qui daigna accepter le contrôle de la Compagnie.

L'établissement de *relations étroites entre la « Dutch Shell » et le Gouvernement Britannique* a été un des évènements les plus remarqués de l'activité du monde pétrolier. Il n'est pas prouvé que ce gouvernement contrôle réellement la « Royal Dutch », quoique les gens bien informés le croient. S'il y a eu changement dans le contrôle de la « Dutch », qui, d'après les statuts de cette Société, devrait rester entre des mains hollandaises, il a dû être effectué à la suite d'accords entre les Gouvernements Britannique et Hollandais ; car les actions de la « Royal » étaient détenues par des intérêts étroitement alliés à la famille royale des Pays-Bas. Une combinaison de ce genre présenterait de grands avantages. D'ailleurs, depuis que le Gouvernement anglais a acheté le contrôle de l' « Anglo-Persian », Sir Marcus Samuel s'est efforcé à l'inciter à prendre un intérêt dans le groupe « Dutch-Shell ».

La « Royal Dutch » est devenue plus britannique que jamais depuis qu'elle a cédé en 1922 la majeure partie de ce qu'elle possédait dans la « Shell » au consortium purement anglais que dirige la Banque Cull and C°. Deterding se passerait difficilement du concours de la politique étrangère de la Grande-Bretagne. Il l'a fort bien compris lorsqu'il a transféré ses bureaux de La Haye à Londres.

On trouve la *preuve la plus frappante de l'alliance du Gouvernement anglais et de la « Dutch »* dans ce qui s'est passé aux Indes, où la situation pétrolifère est très spéciale. En 1905, en échange de certains droits exclusifs et d'un tarif protectionniste accordé par l'Etat, la « Burmah Oil » consentit à y maintenir la kérosine à un prix fixe. Avec le marché libre, la kérosine coûterait annuellement, aux Indes, 25 millions de livres sterling, au lieu de onze. Tel est, du moins, l'avis de Sir John Cargill, président de la « Burmah ». Avant la guerre, il

y avait aux Indes surproduction de kérosine ; cette surproduction s'est depuis transformée en véritable pénurie. La « Royal Dutch » fournit à la « Burmah » le pétrole qui lui manquait pour satisfaire le marché indien. Grâce à Deterding, l'Inde continuera à avoir son pétrole moins cher que les pays étrangers. Sans son aide, il y aurait eu une forte hausse des prix, et la « Burmah Oil », à laquelle l'Amirauté Britannique s'intéresse, eût été conquise, après épuisement, par d'autres Sociétés.

La « Dutch Shell » a rendu les mêmes services au Gouvernement anglais en Egypte. « Nous avons conduit dans le même sens nos affaires en Egypte, a dit Sir Marcus Samuel. *Afin d'aider ce gouvernement, nous avons agi sur le marché égyptien comme dans l'Inde.* »

En échange de ces procédés, la Royal Dutch compte sur la protection du Gouvernement Britannique. Elle y compte au Vénézuela, où le Gouvernement vénézuélien tente d'établir ses droits sur les concessions qu'elle convoite. Et ce n'est pas en vain, car le 7 Mars 1921, on annonçait en France que les tribunaux vénézuéliens avaient conclu à la validité des concessions de 50 ans accordées à la « Colonial Development » dans laquelle la Royal Dutch est intéressée (par l'intermédiaire de la « Burlington Investment »).

Mais elle cherche en Mésopotamie l'appui de la France contre l'Anglo-Persian et elle n'est pas opposée à une participation américaine. Je crois plutôt qu'elle a désiré l'appui du gouvernement Français pour le cas où l'appui du Gouvernement britannique, hypnotisé par l'Anglo-Persian, lui ferait défaut. Elle entend toutefois se réserver les deux, jouant de l'un et de l'autre.

L'ambition de Derterding est de vaincre la « Standard Oil ». A part W. Teagle, pour lequel il a de la sympathie, Deterding est l'ennemi déclaré de la Standard. Quand on lui dit qu'il n'arrivera jamais à vaincre la Standard et ses gros capitaux, il répond « qu'il a de quoi lutter contre tous les dollars que pourrait réunir la Standard ». N'a-t-il pas les millions des Rothschild à sa disposition ? D'ailleurs, il possède sur elle de gros avantages. J'ai cité plus haut les prix de revient de la « Royal Dutch » aux Indes Néerlandaises. Ils sont notablement inférieurs à ceux du trust américain (1). Dans une guerre de prix, ils lui assureraient une supériorité incontestée. La « Dutch-Shell » possède des réserves de pétrole telles que la question de l'épuisement ne se pose pas pour elle, et elle s'étend dans le Monde entier, tandis que la Standard n'est arrivée à faire pousser de racines profondes qu'en Amérique. Plusieurs Etats européens ont littéralement croisé la baïonnette contre elle, comme l'Autriche qui lui a absolument fermé le bassin de Galicie en 1911. Et ses manières hautaines lui ont attiré beaucoup d'ennemis. La Royal Dutch, au contraire, grâce à la souplesse et à l'habileté de sa diplomatie, s'est insinuée dans les bonnes grâces de la plupart des Gouvernements. Presque partout, l'opinion publique est pour elle.

D'ailleurs, *Deterding est plus au courant des affaires de la Standard que la Standard elle-même.* L'un de ses directeurs l'a déclaré : Deterding n'a aucune difficulté à suivre ses agissements. A l'une de ses visites à New-York, il s'est installé à la Chambre du Conseil des Directeurs de la Standard afin de leur dire qu'il n'était pas satisfait de la manière dont l'accord de Chine était respecté, qu'on lui devait une remise pour le

(1) La « Royal Dutch » ne paie des prix de revient aussi élevés que ceux de la Standard que pour la part américaine de sa production.

pétrole vendu dans sa province et ne plus en vendre à nouveau — ou c'était la lutte. Il parla dix ou quinze minutes, et ce fut assez pour en dire beaucoup. Sans note, il cita nombre de chiffres et de détails, par exemple la quantité exacte de gallons vendus, en divers endroits, par la Standard. Et comme l'un de ses auditeurs demandait, après son départ, si tout cela était bien précis, un autre interlocuteur de M. Deterding répondit : « La dernière fois qu'il est venu, nous avons fait un rapport sténographique de ses assertions, et nous les avons ensuite vérifiées. Nous nous sommes aperçus qu'il possédait une connaissance inimaginable de nos affaires dans tous les pays où nos intérêts interfèrent avec les siens. »

Y aura-t-il prochainement une nouvelle lutte entre la Royal Dutch et la Standard Oil ? Deterding le voulait, il y a deux ans. Si on croit des autorités en la matière, nous avons manqué de peu la plus grande Guerre du Pétrole de l'Histoire. Pour une fois, Deterding se rangea aux conseils de modération des conservateurs de sa Compagnie, et la guerre ne fut pas déclarée. M. Colijn fut envoyé de La Haye au Bureau de Great St-Helen's et on annonça que M. Deterding prenait un repos nécessaire.

Ces luttes personnelles avec la Standard sont probablement finies. Des accords sont activement recherchés aujourd'hui entre la « Standard » et l' « Anglo-Persian », surtout sous l'impulsion de sir John Cadman. Elliot Alves et la « British Controlled Oilfieds » suivent depuis 1922 la même politique.

Il y aura peut-être même d'ici peu une Paix du Pétrole, conclue entre les dirigeants des grands trusts. Ne fut-elle pas ébauchée lors de la conférence de La Haye. L'avenir dira ce qu'elle durera.

Mes informations, puisées à une source très autorisée, tendent à établir qu'un grand regroupement des intérêts de pétrole ne va pas tarder à se produire.

Suivant un mot très juste, mais qui paraîtra peut-être étrange : « on est en train de jeter du pétrole sur les eaux troublées de l'Europe », car l'Economie est plus puissante que la Politique. Nous sommes à l'aurore du grand Age du Pétrole.

TROISIEME PARTIE

Lutte entre Puissances

CHAPITRE VII

UN TRUST GERMANIQUE DES PÉTROLES EUROPÉENS SOMBRANT DANS LE GRAND CONFLIT MONDIAL : L' « EUROPEANISCHE PETROLEUM UNION ».

L'entrée en usage du Pétrole dans le monde coïncida avec le demi-siècle de bien être qui précéda la grande catastrophe, la grande Guerre Mondiale : de 1865 à 1914, mazout, pétrole lampant, essences, vaselines et paraffine apparurent et se répandirent sur toute l'Europe.

Et cependant, l'Europe consommait presque exclusivement du pétrole étranger. Longtemps ce pétrole lui vint des seuls

Etats-Unis : ce fut l'âge d'or européen de la « Standard Oil ». Son influence régnait en maîtresse sur les Compagnies anglaises de distribution, sur nos raffineurs français ; sur le Gouvernement allemand, l'Italie, la Roumanie et l'Espagne.

Mais l'apparition des pétroles du Caucase et de l'Europe Orientale ne tarda pas à rompre le monopole de la Standard. Les Rothschild et les Nobel, la « Deutsche Bank » et la « Disconto Gesellslchaft », nos Banques de Lille et de Roubaix groupées autour des pétroles galiciens, le Cartel des Raffineurs français fondant la « Limanowa » polonaise et l' « Aquila Franco-Romana » en Roumanie ; enfin, la « Royal Dutch », par l' « Astra Romana » et la « Société de la mer Noire » multiplièrent, de 1900 à 1914, les efforts pour créer, des deux côtés du Caucase et des Carpathes, diverses exploitations pétrolifères indépendantes.

Parallèlement à ces initiatives privées d'industriels et de banquiers, les Gouvernements d'Europe se préoccupaient d'assurer l'indépendance de leurs Etats dans cette matière si complexe du pétrole. Dès 1903, la Chambre française votait le principe d'un monopole des pétroles. A partir de 1908, le Gouvernement anglais favorisait, par le groupe d'Arcy, la création de l' « Anglo-Persian ». Et tout en paraissant craindre le développement formidable de la « Shell », il la favorisait en sous-main, et cherchait à s'assurer le pétrole du Mexique, grâce à Pearson — des Indes, par la « Burmah Oil » — de la Mésopotamie, par la « Turkish Pétroleum », d'accord avec l'Allemagne.

En 1911, le Reichstag était sur le point de s'engager dans la même voie que la Chambre française. Sous l'impulsion du Kaiser, de grandes Sociétés, telles que la « Deutsche Erdol Altien gesellschaft » et la « Deutsche Petroleum Verkaufs

gesellschaft », avaient été lancées à la conquête des pétroles autrichiens, roumains et caucasiques. La puissante « Steaua Romana », au capital de 100 millions, devait sa création à cette dernière, qui avait réussi à se faire réserver toute l'exportation des Sociétés Galiciennes « Schodnika », « David Fanto », « Galizische Karpathen », et avait pris des intérêts dans la Compagnie de navigation danubienne « Bayerisher Lloyd ». La « Deutsche Erdol » contrôlait en Roumanie le groupe « Konzern », où figuraient « Véga », « Concordia », « Credit Petrolifer ». Les pétroles de Péchelbronn, en Alsace, étaient entre ses mains.

Dès 1906, la « Deutsche Bank » et la « Disconto Gesellschaft » prennent sous leur contrôle, en Russie, la grande Société Nobel frères. Elles fondent à Brême cette « Europeanische Petroleum Union », véritable trust qui « fusionna » les principaux intérêts pétrolifères européens, et devait assurer à l'Allemagne la prépondérance européenne. Elles absorbent la Société Akverdoff, à Grosny, créent la « Spies Petroleum », et entreprennent la conquête des industries naphtifères du Caucase et de l'Apchéron. De 1911 à 1914, influence et capitaux allemands dominèrent dans toute l'Europe Centrale et Orientale, en Scandinavie et même en Turquie, car la « Deutsche Bank » entrait comme partie prenante et associée de l'Angleterre dans la « Turkish Petroleum », devenue concessionnaire unique du Sultan pour tous les pétroles de Mossoul et Badgad. C'était l'époque où sir Ernest Cassel, petit juif de Francfort, dont l'héritière a épousé un des cousins du Roi d'Angleterre (1) — devenu l'un des rois de la finance britannique, s'efforçait d'empêcher la guerre mondiale imminente en associant un peu

(1) Juillet 1922.

partout les intérêts français, anglais et allemands. On aboutit à un accord : les capitaux de la « Turkish Pétroleum » furent fournis par la « Royal Dutch », l' « Anglo-Persian Oil » et la « Deutsche Bank ».

Sans la débâcle de 1919, l'Allemagne s'acheminait vers la domination européenne du pétrole. Il est propable que les Etats-Unis et l'Angleterre ne seraient pas seuls aujourd'hui à détenir la royauté du pétrole.

CHAPITRE VIII

LA GUERRE ET LE PÉTROLE

La guerre, qui vient de ravager le monde, a prouvé que le pays qui dominerait par le pétrole serait un jour le maître de l'univers. Ainsi que l'avait prédit Elliot Alves : « armées, marines, argent et même des populations entières *n'ont rien pesé devant le manque de pétrole.* » Si les Alliés ont gagné cette guerre, c'est en grande partie parce que les deux plus grands trusts, la « Standard Oil » et la « Dutch-Shell » se mirent au service de l'Entente, et que l'Allemagne, encerclée, vit ses dernières ressources s'évanouir, le jour où s'écroula le front oriental.

Sans essences pour les camions, les tracteurs, les automobiles et les avions — sans huiles lourdes pour les chaudières des navires et des moteurs industriels — sans huiles de graissage pour toutes les machines, comment assurer le déplacement combiné des armées ? Ce n'est que vers 1916 que l'on commença à dire que cette guerre serait la « guerre du pétrole », et que les grands états-majors se rendirent réellement compte de son utilité, lorsqu'il fallut défendre Verdun, relié à l'arrière par une malheureuse ligne à voie unique. La destruction de nombreuses voies ferrées, l'insuffisance du réseau derrière le front,

amenèrent de plus en plus les généraux à faire leur transports de troupes par autos-camions. Et l'on a pu dire que cette guerre fut la « victoire du camion sur le rail ». Sa dernière phase a surtout consisté « dans une manœuvre d'automobiles et d'avions contre une manœuvre de voie ferrée. Riches en matériel de chemin de fer, nos ennemis étaient pauvres en essence. C'est de notre supériorité sur ce point, que notre Haut commandement », à la fin de 1918, « résolut de profiter ».

L'Allemagne, avant la guerre, importait 1.265.000 tonnes de pétrole, dont :

719.000 des Etats-Unis ;
220.000 de Galicie ;
158.000 de Russie ;
114.000 de Roumanie ;
52.000 de l'Inde.

Dès le début des hostilités, presque toutes ces sources lui furent fermées. Voilà pourquoi le G. Q. G. allemand mit tant d'acharnement à s'emparer de la Galicie, puis de la Roumanie, enfin du Caucase. « Comme l'Autriche ne pouvait nous fournir assez de pétrole, et que tous nos efforts, en vue d'élever sa production, étaient demeurés sans résultats — a écrit Ludendorff, dans ses « Mémoires » — le pétrole de Roumanie était pour nous d'une importance décisive. Mais même avec les livraisons des pétroles de Roumanie, la question des carburants resta toujours très grave, et nous causa les plus grandes difficultés, tant pour la conduite de la guerre que pour la vie du pays. Les stocks du Caucase nous ouvrirent, en 1918, des perspectives favorables ».

« La marche vers l'Est s'expliquait donc, pour les Empires centraux, par la conquête nécessaire du pétrole. Les deux paix

de Bucarest et de Brest-Litowsk furent, comme on l'a dit, de véritables « paix du pétrole ».

En Roumanie, l'Allemagne mit la main sur tous les gisements, toutes les raffineries, toutes les pipe-lines, les modifia, les reconcentra, suivant les besoins immédiats de ses armées. Elle saccagea au profit de sa filiale, la « Steaua Romana », tous les établissements des Sociétés anglaises, hollandaises, françaises ou simplement roumaines.

C'est alors qu'elle démolit les tuyaux de la pipe-line Baïkop-Constantza pour les réinstaller sur une conduite militaire de Ploesti à Giurgiu. C'est alors enfin qu'elle fit fonder, par l'état-major économique de son armée en 1917-1918, la Société « Erdol Industrie Anlagen Gesellschaft » (E. I. A. G.) qui séquestra, liquida, dépouilla toutes les autres Sociétés de pétrole et en rassembla à son profit les dépouilles dans un vaste monopole d'exploitation et de distribution, lequel ne fut interrompu, en Août 1918, que par la double victoire des Alliés en Orient et en Occident » (1).

Le jour où le front oriental s'écroula, les ressources de l'Allemagne s'évanouirent. Il ne lui restait que ses benzols, peu d'huile lourde et pas d'huile à graisser. Elle dût donner du benzol à ses aviateurs au lieu d'essence, quoique sachant très bien que leurs appareils perdraient une grande partie de leur puissance. Les camions-automobiles ne circulèrent plus pendant les périodes calmes ; Ludendorff les réserva pour les moments critiques. Et la disette de pétrole fut si grande à l'intérieur de l'Allemagne que « le paysan passait dans l'obscurité les longues soirées d'hiver ».

(1) H. Berenger : *La Politique du Pétrole* (1920).

Les Alliés eurent à passer, eux aussi, quelques heures tragiques.

1917 fut pour eux l'année la plus terrible. Leurs armées faillirent manquer d'essence, leurs marines d'huiles lourdes. Or, leurs armées consommaient un million de tonnes d'essence par an — leurs marines, huit millions de tonnes d'huiles lourdes. Les stocks baissèrent à un tel point qu'en Mai 1917, la « Royal Fleet » dut interrompre ses croisières d'entraînement et ses manœuvres de combat. Car les sous-marins allemands s'attaquaient surtout aux navires citernes venant d'Amérique ou d'Asie. En France et en Italie, des restrictions sévères furent créées sur l'emploi du pétrole et même sur celui de l'essence.

Lorsqu'en Décembre 1917, le cartel des dix raffineurs français qui s'était chargé de ravitailler nos armées, se reconnut impuissant, quand il dut avouer par lettre officielle que ses stocks seraient épuisés en Mars 1918, juste avant la campagne du printemps, M. Clemenceau fit au président Wilson un appel désespéré. Le représentant du général commandant en chef avait signalé que *nous ne possédions pas*, dans nos stations-magasins, *les réserves suffisantes pour faire face pendant plus de trois jours à une situation analogue à celle de Verdun.*

Voici le texte de ce câblogramme désormais historique :

« Au moment décisif de cette guerre, où l'année 1918 va ouvrir des opérations militaires capitales sur le front français, les armées de la France ne doivent, à aucun moment, être exposées à manquer de l'essence nécessaire aux camions automobiles, à l'aviation et à l'artillerie de campagne par tracteurs.

Toute défaillance d'essence amènerait la paralysie brusque de nos armées, et *pourrait nous acculer à une paix inacceptable*

pour les Alliés. Or, le stock minimum d'essence fixé pour les armées de la France par son Général en chef doit être de 44.000 tonnes, et la consommation mensuelle établie à 30.000 tonnes. Ce stock indispensable est tombé aujourd'hui à 28.000 tonnes et risque de tomber d'ici peu à néant, si des mesures immédiates et exceptionnelles ne sont prises et exécutées par les Etats-Unis.

Ces mesures peuvent et doivent être prises sans un jour de retard pour le salut commun des Alliés, *à la seule condition que le président Wilson obtienne* des Compagnies américaines du pétrole le tonnage supplémentaire de 100.000 tonnes permanentes en bateaux-citernes, qui est nécessaire aux armées et aux populations de la France. *Ces bateaux-citernes existent. Ils voyagent en ce moment dans l'Océan Pacifique, au lieu de voyager dans l'Océan Atlantique*. Une autre partie peut être prélevée sur le contingent des nouveaux bateaux-citernes en construction aux Etats-Unis.

Le président Clemenceau demande personnellement au président Wilson de faire *l'acte d'autorité gouvernementale nécessaire* pour la mise en marche immédiate de ces 100.000 tonnes de bateaux-citernes sur les ports français.

Il y a là une question de salut public interallié. Si les Alliés ne veulent pas perdre la guerre, il faut que la France combattante, à l'heure du suprême choc germanique, possède l'essence aussi nécessaire que le sang dans les batailles de demain ».

Il ne fallut rien moins, « pour atteler la « Standard Oil » au char de la victoire de l'Entente », suivant l'expression de M. Le Page, que l'intervention officielle du Gouvernement des Etats-Unis. La « Standard » préférait rivaliser, dans le Pacifique, avec la « Royal Dutch ».

Wilson fit cesser cet état de fait, et le « Petroleum Ward Board » mit immédiatement à la disposition de la France tous les bateaux nécessaires. C'est grâce aux réserves ainsi constituées que, lors de l'attaque foudroyante des Allemands en Picardie, Foch put, à grands renforts de camions automobiles, combler les vides du front anglais, plusieurs fois percé. Le maréchal Foch n'a pu opérer ses grandes surprises stratégiques qu'en s'appuyant sur les 92.000 camions-automobiles, ravitaillés par les 50.000 tonnes d'essence par mois, que le Gouvernement mit à sa disposition de Mars à Novembre 1918.

Déjà, les Gouvernements alliés avaient décidé de mettre en commun leurs ressources et constitué l' « Interrallied Petroleum Conference », organisme central chargé de les ravitailler. En faisaient partie :

1° Des délégués du « Petroleum Executive » anglais, Sir John Cadman, Kembal Cook, Ashdowne et Graham ;

2° Les délégués du « Board of Trade » et du « Petroleum Board » américain : le capitaine Foley et L.-J. Thomas ;

3° Ceux du « Comité Général du Pétrole » français : le professeur Bordas, contrôleur général de nos Services Techniques et chef des laboratoires du Ministère des Finances ; Henry Bérenger, le lieutenant Georges Bénard et le marquis de Chasseloup-Laubat ;

4° Le capitaine Pozzo et le lieutenant Farina, représentant la « Commission Italienne des Huiles minérales ».

Sir John Cadman, cet ancien professeur à l'Université de Birmingham, qui a joué un rôle si important dans la politique anglaise depuis cinq ans, en fut le président.

La Conférence Interalliée du pétrole dût faire face à une tâche gigantesque : pendant les dix-huit derniers mois de la guerre, elle eut à se procurer de 12 à 13 millions de tonnes. Si elle réussit, c'est parce qu'elle sut assurer à l'Entente le concours de la « Royal Dutch » et de la « Standard Oil ». Elle imposa aux deux trusts le *ravitaillement de chaque pays par le pays de production le plus rapproché* ; c'était pour eux un gros sacrifice, car ils durent renoncer à la lutte jusque dans la zone de l'autre trust. Elle fit transporter les huiles lourdes dans les doubles fonds (water-ballasts) des navires anglais : 1.280 navires furent ainsi transformés ; ce moyen valait cent nouveaux bateaux-citernes. Et elle pressa la construction des tank-steamers en Angleterre et aux Etats-Unis : 600.000 tonnes furent construites en Amérique, 400.000 tonnes en Grande-Bretagne. *Pendant les hostilités, les Américains ont triplé leur flotte pétrolifère.*

Ses efforts furent tels que le 28 Mars 1918, au plus fort de l'offensive de Ludendorff, le Président du Comité Général du Pétrole pouvait écrire au Président du Conseil : « La France dispose, pour la bataille, de 170.526 tonnes d'essence et de 67.000 tonnes de pétrole », au lieu de 44.000 tonnes demandées ».

Grâce à la Conférence Interalliée du pétrole, comme l'a fait remarquer M. Henry Bérenger, « jamais, à aucune heure, nos soldats n'ont manqué d'une goutte de cette essence qui leur a donné les moyens nécessaires pour être partout à la fois, et pour acculer l'ennemi à la défaite ; à ce point que si les hostilités avaient duré quelques jours de plus seulement, nos troupes victorieuses cueillaient, dans les Ardennes, des armées entières que l'embouteillage de leurs lignes de retraite allait nous permettre de prendre avec la main. Aussi les Allemands

ont-ils, sans hésitation, sans discuter, accepté en hâte les conditions qui leur étaient imposées. » (7 Décembre 1918).

Cette fois, *l'importance militaire et politique du pétrole* apparut à tous les yeux. Dès le lendemain de l'armistice (21 Novembre 1918), on la célébra en des discours enthousiastes. Et Lord Curzon put s'écrier à Lancaster House :

« Vraiment, l'avenir dira que les Alliés ont flotté à la victoire sur une vague de pétrole ! »

CHAPITRE IX

UN IMPÉRIALISME QUI NE MANQUE PAS DE GRANDEUR

Si les trusts étaient puissants avant la guerre, ils le sont bien plus aujourd'hui, favorisés comme ils l'ont été par la rareté de frets, la hausse fantastique du dollar et de la livre, et les prix inouïs auxquels ils purent vendre le pétrole pendant le grand conflit. « L'Europeanische Petroleum Union » s'est effondrée : ils n'ont donc plus à craindre un troisième rival. « *Royal Dutch* » *et* « *Standard Oil* », *en aidant les Alliés se sont ainsi servies elles-mêmes.*

Nous assistons à une désorganisation générale du Monde. Seules, deux Nations ont vu leur position renforcée par la guerre :

L'Angleterre et les Etats-Unis.

« Le sentiment disparut presque immédiatement devant l'intérêt ». A peine l'armistice était-il signé que les Etats-Unis réclamèrent la clôture de la Conférence Interalliée du Pétrole. La « Standard » avait hâte de reprendre sa liberté. En vain la France fit-elle valoir à Londres et à Paris sa situation douloureuse, et demanda-t-elle le maintien de la Conférence Interal-

liée. L'Angleterre n'était pas fâchée de pouvoir disputer la souveraineté du pétrole aux Etats-Unis et de jouir de l'œuvre sournoisement préparée dans l'ombre depuis plusieurs années.

L'Empire Britannique repose sur des assises de charbon. Un nouveau combustible apparaît, qui a sur ce dernier de tels avantages que partout il le détrône : le pétrole. Malheureusement, l'Angleterre en possède tellement peu que le Dr David White, de la Commission géologique américaine, ne la mentionne même pas dans son évaluation des dépôts de pétrole du monde. Et si l'on prend l'Empire Britannique entier, c'est à peine s'il détient 4 % des ressources connues de l'Univers.

L'Angleterre, pour conserver sa suprématie mondiale, résolut donc de *conquérir la maîtrise du pétrole comme elle avait celle de la houille*. Elle n'a d'ailleurs plus que pour un siècle de charbon.

Ce fut le travail silencieux de quelques hommes : alors que les Etats-Unis, confiants dans leur production qui leur donnait 70 % du pétrole du globe, s'endormaient dans une trompeuse sécurité, ils agirent *à l'insu même des peuples intéressés*, ne craignant pas de jeter le trouble dans le monde pour donner à leur patrie une nouvelle grandeur.

Il y a dix ans, la France et l'Angleterre étaient au même point pour le pétrole : quelques centaines de millions dans des entreprises lointaines, mais aucun contrôle sur un combustible indispensable. Brusquement, on s'aperçoit qu'une invention technique, l'introduction du mazout dans la chaudière des grands navires, va mettre les Etats-Unis en posture de faire de tous les autres peuples ses tributaires. Aussitôt, quelques hommes d'affaires, techniciens et diplomates anglais, se réunissent : ils décident d'arracher à l'Amérique la maîtrise de

cette force nouvelle : Silencieusement, ils établissent un plan, le suivent avec ténacité, y consacrent des milliards, intriguent sur tous les points du globe, *fomentent des révolutions*, accumulent sur leurs têtes les responsabilités, les frais, — au risque d'être désavoués par leur Gouvernement s'ils n'avaient pas réussi. « Pourquoi ? Pour gagner de l'argent ? — Non. Sir Marcus Samuel et Lord Cowdray sont riches à centaines de millions — des honneurs ? Lord Curzon et l'Amiral Fisher sont au sommet de leur carrière. Mais dans les pays anglo-saxons, une tradition veut que l'homme d'affaires qui a réussi ne soit pas quitte envers la Société : il lui doit de contribuer personnellement à sa grandeur...

C'est cette tradition qui a doté la Grande-Bretagne d'une élite ; c'est cette élite qui a fait son Empire Mondial « et qui vient de lui donner un si prodigieux développement ».

Leur impérialisme est un danger universel, mais il ne manque pas de grandeur. (1)

---

(1) Delaisi : *Le Pétrole* (1920).

CHAPITRE X

LA LUTTE ENTRE L'ANGLETERRE ET LES ÉTATS-UNIS AU MEXIQUE

Il n'existe aucun pays au monde où la lutte pour le pétrole entre l'Angleterre et les Etats-Unis ait été aussi violente qu'au Mexique. Si, depuis de nombreuses années, ce pays est dans un état de trouble perpétuel, c'est que l'on s'y bat pour des concessions de pétrole.

La « Standard Oil » jouit d'un véritable monopole au Mexique jusqu'au moment où furent découverts les gisements de Tampico. Elle était la seule firme qui y vendit du pétrole. Aussi ne se gênait-elle guère pour en abuser : elle importait du brut, le raffinait sur place et le revendait avec un bénéfice de 600 %. Le jour où les gisements furent découverts, Porfirio Diaz, pour mettre fin à ce monopole, accorda d'importantes concessions à la Maison anglaise Pearson qui, peu après, créa la « Mexican Eagle ». Ces concessions furent le signal de la campagne de presse qui se déchaîna aux Etats-Unis contre Porfirio Diaz, et du début de l'insurrection madériste dans la Sonora et le Chihuahua. Rockefeller et Pearson se firent la guerre à l'aide de condottieri mexicains. Les Etats-Unis soutinrent Madero, l'Angleterre Porfirio Diaz.

La « Standard Oil » aida les Maderistes de ses subsides. Lane Wilson, ancien ambassadeur des Etats-Unis à Mexico, a, en effet, déclaré publiquement, le 7 Janvier 1913, que le mouvement dont Madero fut le bénéficiaire avait été payé par la Standard, et *qu'un document déposé aux Archives du Ministère des Affaires étrangères de Washington l'attestait !* Manuel Liyo, haut fonctionnaire du Ministère de l'Intérieur du Mexique, a affirmé devant la Commission Sénatoriale des Etats-Unis que les frères Madero avaient conclu avec la « Standard Oil » ce traité :

I. — Si Madero est nommé Président, il accordera à la « Standard » toutes les concessions disponibles ;

II. — Il retirera toutes celles accordées à Pearson. Le jour où Madero fut élu Président, le cours de la « Standard » monta à Wall-Street de 50 %. Mais ce triomphe ne dura guère. On s'est souvent étonné des changements d'attitude continuels des Etats-Unis, *qui soutiennent au Mexique les Présidents faibles et combattent ceux qui gouvernent.* Déjà en 1913, le « Daily Graphic » et la « Vossische Zeitung » avaient découvert la clef de ce mystère. Depuis que Pearson s'est établi au Mexique, la « Standard » a répandu l'or à flots pour en chasser les Anglais. Elle veut être seule maîtresse de ces immenses gisements qui se sont révélés parmi les plus riches du monde. 54 millions d'acres y sont seules exploitées en ce moment, et le Mexique tient déjà le second rang dans la production du globe. Or, le Ministère de l'Industrie et du Commerce mexicain estime à plus de 150 millions d'acres la superficie des gisements pétrolifères de ce pays. Que sera-ce lorsque toutes ces terres seront exploitées !

Afin d'arrêter les progrès de Pearson, la « Standard » envoya en Mai 1913 un émissaire à Mexico pour demander aux Ministres le monopole de l'exploitation pétrolifère : elle offrit en échange la conclusion immédiate d'un emprunt de 200 millions de piastres. L'envoyé de Rockefeller promit, en outre, que « la révolution s'apaiserait comme par enchantement, tandis qu'en cas de refus, elle continuerait jusqu'à ce que le Général Huerta fit place à un Président plus maniable qui se soumettrait aux exigences américaines. »

Comme son prédécesseur, Porfirio Diaz, le Général Huerta refusa de faire du Mexique le vassal du grand trust, et l'insurrection redoubla. (1)

Fatigués de ces luttes continuelles qui ravagent leur pays au profit des deux grandes nations anglo-saxonnes, les Mexicains ont résolu de profiter de la guerre européenne pour se libérer à tout jamais. Les lois du pays (1884-1892-1910) admettaient que le propriétaire de la surface l'était aussi du sous-sol. Tout ce qu'une Société avait à faire, c'était d'acheter le terrain, et elle « était en règle avec Dieu et avec les hommes ». La Constitution de 1917 a troublé cette quiétude : « Le sous-sol, proclame-t-elle, appartient à la Nation ». Pour exploiter un gisement de pétrole, il faudra une autorisation du Gouvernement. Cette autorisation ne sera accordée qu'aux Mexicains ou aux étrangers qui accepteront de se soumettre aux lois du pays, comme les indigènes, et *renonceront ainsi à leurs « privilèges d'étrangers »*.

(1) « Il n'y a pas eu pendant les 9 dernières années, écrivait un éditeur de New-York lors de la dernière Révolution, un seul désordre au Mexique auquel les Américains n'aient pas participé en donnant leur appui au parti opposé au Gouvernement... Les Américains ont soutenu Madero contre Diaz, Huerta contre Madero, Carranza contre Huerta, Villa et Sapata contre Carranza. » (Dossiers de la Direction des Pétroles-Paris).

Dès qu'elles eurent connaissance de ces dispositions nouvelles, la presse anglaise et la presse américaine foudroyèrent le malheureux Président Caranza qui ne tarda pas à perdre le pouvoir. Instruit par cet exemple, son successeur essaya, mais en vain, de la conciliation. Le Président actuel, Général Obregon, est en face de la même tempête, mais tient bon. Le Gouvernement Mexicain espère se débarrasser à tout jamais, grâce à la Constitution de 1917, des interventions diplomatiques qui lui ont empoisonné l'existence. Mais le Gouvernement Obregon, modéré, est peu solide : il s'appuie sur la bourgeoisie et a contre lui le peuple et l'armée. Or, depuis quelque temps des tendances fâcheuses se manifestent dans la population mexicaine. Elle vient de se payer un Congrès communiste, dans le but de « grouper toutes les forces du prolétariat ».

Si le Président Wilson a toujours eu une politique de non-intervention vis-à-vis du Mexique, — politique qui fut d'ailleurs très sévèrement critiquée à l'intérieur des Etats-Unis — le nouveau maître de la Maison Blanche entend bien y faire sentir aussi énergiquement son action que sur les autres points du globe. Le Président Harding a parmi ses Ministres M. Fall, (1) de New-Mexico, qui s'est toujours intéressé à la question et a jadis fait des réclamations énergiques : il demandait que les citoyens américains ne fussent pas expulsés du Mexique sur un simple ordre du Président de la République, — qu'une Commission établit au plus vite les dommages subis par les Américains pendant la Répolution : exigences contraires à la Constitution ! Aussi ai-je été peu étonné d'apprendre que la Commission Sénatoriale des Etats-Unis s'était engagée à ne

(1) Secrétaire d'Etat à l'Intérieur, ardent partisan de l'Intervention, M. Fall est pour la célèbre devise : « Standard Oil must prevail » (la Standard avant tout).

reconnaître le nouveau gouvernement mexicain que si l'article de la Constitution de 1917 interdisant aux étrangers de détenir des droits miniers *n'est pas appliqué aux sujets américains.*

La « Mexican Eagle », pour sa part, est bien tranquille, Pearson, lors de sa création, eut l'habileté de la placer sous la nationalité mexicaine. Ses sondages ont continué sans interruption, tandis que les Compagnies américaines étaient obligées de s'arrêter en attendant l'autorisation gouvernementale.

Pearson, la « Mexican Eagle ».

La lutte entre Pearson et la « Standard Oil » devint à un moment si aiguë, que le Gouvernement des Etats-Unis consentit, à ce que les Compagnies pétrolifères américaines opérant au Mexique payassent des mensualités aux bandits et aux insurgés, ainsi qu'à des gouvernements établis (1). L'insécurité fut alors telle que, certaines Sociétés payèrent à un bandit du district de Tampico une mensualité de 1.500 $ pour qu'il leur garantit de ne pas couper leur pine-lines.

Un tel état de choses ne pouvait s'éterniser : après plusieurs années de lutte, les 2 groupes arrivèrent à une sorte d'entente pour se partager l'exploitation des gisements pétrolifères, et même devant l'hostilité à leur égard de l'ancien gouvernement du Général Carranza, envoyèrent à la Conférence de la Paix une délégation commune pour défendre leurs intérêts contre les emprises du Gouvernement Mexicain.

Afin de centraliser ses intérêts, chacun de ces deux groupes fonda, au bout de quelque temps, une Compagnie chargée

(1) Déposition d'Edward Doheny devant la Commission Sénatoriale américaine des Affaires étrangères.

d'exploiter les concessions qui lui avaient été accordées. C'est dans ces conditions que fut créée, en 1908, la « Mexican Eagle» pour reprendre une partie des intérêts de Pearson, élevé depuis à la Pairie, sous le nom de lord Cowdray. Son capital, qui était à l'origine de 30 millions de piastres, fut porté à 50 en 1911, lors de l'acquisition des propriétés pétrolifères de Pearson dans la région de Tehuantepec ; il était en 1920 de 86.277.000 piastres.

« Une institution est l'ombre allongée d'un homme », a dit Emerson. Cette définition s'applique très bien à l' « Eagle », dans laquelle la personnalité de Pearson a été le facteur dominant du succès. Dès les premiers jours, les difficultés avec lesquelles il eut à lutter furent considérables : elles auraient découragé un homme d'un moins grand caractère et d'une moins grande ténacité. Sa production entière fut consommée par le désastre de l'incendie du puits « Dos Bocal », un jaillissement mexicain énorme. Une guerre féroce de prix eut lieu à ce moment, conduite par les Américains avec une grande persistance pendant plusieurs mois. Puis, ce fut la période de troubles, de luttes à main armée, la guerre civile pour chasser les Anglais du Mexique.

Et pourtant, l' « Eagle » est là, triomphante, possédant un domaine immense d'un million d'hectares, s'étendant dans les parties les plus riches des bords du golfe : l'Etat de Vera-Cruz et l'isthme de Tehuantepec.

Quoique elle tienne en réserve la plus grande partie de ce domaine, sa production dépasse 100.000 barils par jour. Un seul de ses puits donne *en six jours la production que les pétroles d'Alsace « Péchelbronn » donnent en un an à la France* (60.000 tonnes). Et, d'après les estimations faites par

les *spécialistes anglais*, son gisement de Naranjos est susceptible de produire, à lui seul, d'ici son épuisement, *une somme égale à la totalité de la dette publique de l'Angleterre.*

La guerre que Pearson fit à la « Standard Oil » en valait la peine.

1919

La « Royal Dutch-Shell » met la main sur l' « Eagle »

Vers 1919, le point faible de l' « Eagle » était son isolement entre des organismes aussi puissants que les deux groupes prépondérants dans le monde entier, « Royal Dutch-Shell » et « Standard Oil ». Les producteurs isolés manquent parfois de débouchés, surtout si, par leur situation géographique, ils sont éloignés des grands centres de consommation. C'était le cas de l' « Eagle », qui, restée indépendante, était néanmoins obligée, pour l'écoulement de ses produits, de passer par le très onéreux concours de la « Standard ».

Lord Cowdray détenait un nombre d'actions « Eagle » d'une telle importance que l'acquérir était obtenir pratiquement le contrôle de l'affaire. En 1911, la « Standard » voulut les lui acheter : il refusa. En 1913, la « Royal Dutch » essuya le même échec : elle ne lui avait offert que 2 livres sterling 3/4 par action, alors qu'il en désirait 3 livres sterling. Ces actions, qui ont été émises au pair de 25 fr. 90 (10 piastres or mexicaines — à peine plus de 1 livre sterling) ont subi des fluctuations considérables. Leurs cours *les plus bas ont été :*

1912	36 fr.
1918	83 fr.
1919	126 fr.
1920	398 fr.
1921	168 fr.
1922	141 fr.

Et elles sont montées jusqu'à 712 francs en 1919, 738 fr. en 1920 ! Depuis, elles ont subi une forte dépréciation, comme toutes les valeurs de pétrole. Une habile manœuvre de grande échelle a provoqué une panique parmi les détenteurs d'actions des Sociétés mexicaines, ce qui permit de les racheter à bas prix et conduisit aux importantes opérations de Bourse, signalées dès septembre 1921 à New-York. Le cours le plus haut a été en 1921 de 623 fr., et 222 fr. seulement en 1922.

En Juin 1919, Deterding offrit à Lord Cowdray 6 livres sterling par action : il accepta. La « Shell Transport » prit 1 million de titres, la « Royal Dutch » 1 million et demi.

Si Pearson consentit à se défaire de la part prépondérante qu'il avait dans la vaste entreprise fondée par son génie et sa persévérance, c'est en considération des sommes énormes qu'il fallait trouver pour arriver à utiliser les immenses ressources qui étaient renfermées dans les propriétés pétrolifères de l' « Eagle ». Elle ne peut manier que 111.000 barils par jour, alors que sa production pourrait, si on le désirait, depuis la découverte des gisements de Zacamixtle et Naranjos, atteindre 700.000 barils par jour, soit environ 110 *millions de litres quotidiennement ou* 110.000 *tonnes par jour*. Afin que les non-spécialistes se rendent bien compte de l'importance de pareils rendements, nous dirons qu'un « gallon » contient 4 litres 546, qu'un baril (36 gallons) contient 163 litres 655, et que *six* barils représentent une tonne. Le premier puits de l' « Eagle », qui donna au début 100.000 barils par jour, représentait donc une production journalière de 16.000.000 de litres ou 16.000 tonnes de pétrole. Et il continua à donner de grandes quantités — diminuant, bien entendu progressivement, — jusqu'en Novembre 1919, date à laquelle il fut envahi par l'eau salée.

La « Shell » compte, d'ici cinq ans, dépenser plusieurs centaines de millions pour tripler le rendement de la « Mexican Eagle ». Très prochainement, le développement de ses installations permettra de raffiner quotidiennement 140.000 barils, et l'on prévoit que d'ici quelque temps, l'on arrivera à l'énorme chiffre de 200.000 barils journellement, 5 *millions de barils par mois contre* 2 1/2 *actuellement*. Les ingénieurs de la « Shell » ne pousseront pas l'exploitation jusqu'au maximum possible, car ils désirent faire durer l' « Eagle » *un demi-siècle*.

En acquérant le contrôle de la « Compania Mexicana de Petroleo El Aguila » (c'est le véritable nom de l' « Eagle »), la « Shell » n'a eu en vue que d'*assurer à la Marine Anglaise tous ses approvisionnements de combustible liquide*. Car l' « Eagle » est en train de prendre une des premières places parmi les producteurs du globe : d'ici peu, elle fournira à elle seule le tiers de l'extraction du Mexique. L'augmentation de capital de la « Shell » en 1919 n'a été effectuée que dans le but de hâter le développement des gisements qu'elle contrôle. En présence de l'accroissement considérable des besoins de l'Angleterre en pétrole, on peut penser que le patriotisme guida aussi Lord Cowdray. Quoi qu'il en soit, les négociations aboutirent en Juin 1919, et ce fut un coup de maître de la part du groupe « Royal Dutch-Shell », dont la situation se trouva renforcée dans une belle proportion, puisque cette Association augmentait ainsi de 50 % environ la production de pétrole qu'elle contrôlait antérieurement. De plus, la « Dutch-Shell » fit une excellente opération, puisque les actions achetées 6 livres sterling chaque, représentent maintenant le double, étant donné l'augmentation de capital au pair de Janvier 1920 et la nouvelle augmentation de Janvier 1921, dans les mêmes condi-

tions, c'est-à-dire *une* pour *deux* anciennes, au pair. Depuis que l' « Eagle » est passée sous le contrôle du grand trust anglo-hollandais, elle a bénéficié de l'incomparable puissance de vente de la « Shell » : les grandes Compagnies de Navigation, tout le groupe Pirrie et la Furness-Withey, les Chemins de fer argentins passèrent immédiatement avec elle de gros contrats de fournitures de pétrole. Et cette alliance apporte à l' « Eagle » des ressources financières pratiquement illimitées.

Résultats financiers obtenus

par l' « Eagle » depuis dix ans

	Bénéfices bruts	Bénéfice nets	Amortissements et réserves	Dividende
	—	—	—	—
1911 ..	1.974.000	874.000	194.000	8 %
1912 ..	5.703.000	4.265.000	2.920.000	8 %
1913 ..	10.488.000	8.166.000	3.551.000	8 %
1914 ..	13.005.000	9.689.000	5.857.000	8 %
1915 ..	14.676.000	11.215.000	6.562.000	8 %
1916 ..	18.082.000	17.064.000	8.259.000	16 %
1917 ..	20.521.000	12.948.000	6.922.000	20 %
1918 ..	28.857.000	15.860.000	19.830.000	25 %
1919 ..	36.868.000	29.508.000	11.050.000	45 %
1920 ..	59.453.000	54.659.000	8.952.000	60 %
1921 ..	81.982.000	69.083.000	34.879.000	30 %

Les bilans de la « Mexican Eagle » sont établis en piastres mexicaines or. La piastre mexicaine qui, à la parité métalli-

que, valait environ un demi-dollar (2 fr. 59), représentait au change du 1er Janvier 1923 :

Francs : 6,63 ;
Livres sterling : 0,25 d. ;
Dollars : 0,495.

Situation actuelle de l'industrie pétrolifère au Mexique

Presque toute l'industrie pétrolifère au Mexique est aux mains des deux grandes Nations anglo-saxonnes :

70 % des capitaux qui l'alimentent sont d'origine américaine ; 27 % d'origine anglo-hollandaise. Or, l'Angleterre, malgré le peu de capitaux qu'elle y a engagés, triomphe de plus en plus. *Le capital mexicain n'alimente que* 3 % *de l'industrie mexicaine* (1).

La production continue à croître dans des proportions prodigieuses (2) ; elle a passé de 87 millions de barils en 1919 à 195 millions en 1921. Edward Doheny déclare qu'elle augmentera encore pendant 30 ans. Des champs pétrolifères considérables sont encore inexploités tout le long du Pacifique, et le Gouvernement Mexicain a annoncé officiellement la découverte de pétrole dans les îles du Golfe de Californie (Septembre 1921). Comme le faisait remarquer M. de Launay dans la « Revue de France » (15 Février 1922), on a vu, ces dernières

(1) D'après une statistique officielle du 2 Juillet 1920, l'industrie pétrolifère au Mexique représentait une valeur de 300 millions $.

	DOLLARS
Puits forés et en production	100 millions.
Valeurs des terrains sur lesquels ils sont situés	50 —
Pipe-lines, chemins de fer et matériel roulant	50 —
Raffineries, machines et bâtiments	50 —
Diverses propriétés productrices, la plupart anglaises	50 —

(2) Cf, Chapitre II : « Les grands Etats producteurs en 1914 et en 1921 ».

années au Mexique des résultats qui auraient jadis paru invraisemblables. Le puits de Cerro Azul, foré par la « Mexican Petroleum », est à ce sujet typique : profond de 820m, il donna le chiffre, jamais réalisé ailleurs dans le Monde, de *400.000 tonnes en un jour* et *pendant toute l'année 1916, fournit à lui seul presque 1/4 de la production mondiale* (autant que toute la Californie réunie). Qu'on se représente un train chargé tous les quarts d'heure ! Les gisements se trouvent, en général, à une profondeur régulière de 600 mètres. On estime qu'il y a encore au Mexique pour 4 milliards 1/2 de barils de pétrole. La production s'accroît si vite que, craignant de voir l'Angleterre et les Etats-Unis en abuser, le Gouvernement Mexicain s'est fait réserver par la Constitution de 1917, le droit de limiter l'extraction du pétrole.

Il existait, au 1er Janvier 1921, 367 puits en production au Mexique, dont 61 à l' « Eagle » et 34 à la « Mexican Petroleum ». Sauf 6, les autres Compagnies en ont rarement plus d'une dizaine.

L' « Eagle » vient aujourd'hui en tête des Sociétés productrices. Voici d'ailleurs les quatre Sociétés qui extraient le plus de pétrole :

« Mexican Eagle », 32 millions de barils ;
« Standard Oil of New-Jersey », 19 millions de barils ;
« Texas C° », 12 millions 1/2 de barils ;
« Mexican Petroleum », 12 millions 1/2 de barils.

La conduite de l'Angleterre a été très habile. Ainsi que l'écrivait le sénateur américain Phelan, « ses Compagnies entrent dans les vues politiques du Gouvernement Mexicain ». Elles ont d'ailleurs toutes, depuis la « Mexican Eagle » jus-

qu'aux filiales de la « Dutch », comme la « Corona », été placées sous nationalité mexicaine, ce qui les met à l'abri des coups de la Constitution de 1917. Tandis que les Compagnies américaines, qu'elles aient été constituées sous les lois des Etats de New-Jersey, du Texas ou de Delaware, sont restées des « Sociétés étrangères ».

Depuis Mars 1922, elles ont formé le projet de « fusionner » pour former un groupe américain très puissant, qui résisterait aux exigences du Gouvernement Mexicain : y entreraient la « Standard Oil » et la « Sinclair », la « Texas Cy of Mexico », l' « Atlantic Refining », la « Mexican Petroleum ». La Cour Suprême du Mexique vient d'ailleurs de déclarer, en juillet, que les acquisitions faites avant la promulgation de la Constitution de 1917 ne seraient pas confisquées, — ce qui a rassuré les Etats-Unis.

Le Mexique ne garde que 4 % de sa production. Rien qu'en 1920, il a exporté 153 millions de barils sur les 159 qu'il avait produits, ne gardant pour lui que 6 millions de barils ; 78 % de sa production alla aux Etats-Unis. Chaque année, l'Angleterre lui prend plus de 40 millions de « gallons » d'huile à brûler, de benzine et d'huile combustible. C'est le Mexique qui sauve actuellement le Monde. Sans lui, l'Univers manquerait de pétrole (1).

---

(1) Chaque puits mexicain a produit autant en 1920 que 537 puits américains.

GOLFE DE CALIFORNIE
MEXIQUE
Tampico.
Tuxpan.
Vera-Cruz
Régions pétrolifères probables :
" actuellement productrices :

CHAPITRE XI

UNE SOCIÉTÉ ETATISTE

L'ANGLO-PERSIAN

Si les Etats-Unis, malgré la Guerre civile qu'ils y déchaînèrent, ne purent jamais chasser Pearson du Mexique, ils triomphèrent de lui dans l'Amérique Centrale et les premiers Etats de l'Amérique du Sud par la seule force de leur prestige. En 1912-1913, Pearson avait obtenu des concessions à Costa-Rica, en Colombie, au Vénézuela et dans l'Equateur. Cela lui eut donné le monopole du ravitaillement en pétrole pour tous les navires passant par le Canal de Panama. Washington mit son veto et les fit annuler au nom de la Doctrine de Monroe. Aucune République sud-américaine n'osa résister.

C'est alors que la « Shell » s'établit à La Trinité, colonie anglaise, puis au Vénézuéla, en Colombie. Pour calmer les appréhensions, elle sut au besoin s'associer à des firmes américaines : on créa par exemple la « Colon Developpement », société anglaise constituée en commun avec le Carib Syndicate américain. On a su depuis que tous les titres anglais sont groupés entre les mains de la « Burlington Investment » qui elle-même dépend de la « Dutch-Shell ». N'ayant pas réussi *directe-*

ment avec Pearson, trop suspect aux Américains, l'Angleterre est quand même arrivée *indirectement*, grâce à Deterding, à contrôler l'entrée du Canal de Panama.

Chose curieuse, tandis que les Etats-Unis surveillaient avec une hostilité évidente les agissements du groupe Pearson, ils ne manifestaient aucune défiance à l'égard de la « Royal Dutch-Shell ». Par un coup d'audace qui fut un coup de maître, elle s'était installée au cœur même de la patrie de la « Standard Oil ». La législation américaine, contrairement à la française, ne distingue pas entre la propriété du sol et du sous-sol. Comme au Mexique avant 1917, toutes deux appartiennent au propriétaire de la surface. La « Dutch-Shell » acheta des terrains, y fora des puits et put ainsi exploiter le pétrole à sa guise. Très habilement, suivant l'exemple de la « Royal », la « Shell » s'efforçait de placer ses titres dans le public américain, afin de l'intéresser à sa prospérité. Ce n'était pas difficile, vu ses dividendes élevés. En 1919, la « Shell » avait placé 750.000 actions sur le marché de New-York : elle a réalisé de ce fait une prime de 4.390.623 livres sterling, dont 4 millions £ furent affectés à la Réserve et à l'amortissement du Portefeuille. L'origine de ses capitaux n'était pas pour lui nuire, car avant la guerre, toute la grande industrie américaine avait dû faire appel à l'épargne européenne. Et si la « Shell » était anglaise, la « Royal Dutch », officiellement hollandaise, n'était pas sans avoir de grosses participations allemandes. Deterding n'avait pas encore ouvertement partie liée avec l'Angleterre. Il hésitait. Prévoyant la prochaine éclosion du conflit mondial, il était beaucoup trop habile pour se lier, avant de savoir quel en serait le vainqueur.

On laissa donc ces deux Sociétés, qui, quoique liées depuis

1907, avaient chacune gardé son organisation financière (tout en réservant pour l'autre une participation de 40 % dans chaque nouvelle filiale), installer librement leurs réservoirs et leurs pipe-lines à côté de ceux de la « Standard ». Les démocrates, inquiets de la puissance politique et commerciale des trusts américains, n'étaient d'ailleurs pas fâchés de leur opposer des concurrents qui ne pouvaient avoir d'influence sur la politique intérieure des Etats-Unis. On s'habitua à les considérer comme des entreprises internationales, sans visées politiques. Ce qui acheva l'illusion fut que le Gouvernement Britannique, qui les favorisait en sous-main, feignit de redouter leur excessif développement.

⁂

L'Amirauté Britannique déclara qu'il importait d'affranchir la « Royal Fleet » de la tutelle des trusts. Elle obtint les crédits nécessaires pour s'intéresser aux affaires de la « Burmah Oil », s'assurant ainsi une partie du pétrole de la Birmanie, et, en Mai 1914, acheta la moitié des actions de l' « Anglo-Persian Oil », qui a pour trente ans le monopole de l'exploitation des gisements en Perse, sauf dans les cinq provinces du Nord. Car la partie de cet Etat, qui longe la Caspienne, fut toujours réservée à l'influence russe.

L' « Anglo-Persian » a eu des débuts obscurs. Sa création, en 1909, passa inaperçue : elle avait été constituée *sans qu'il fut fait appel au public pour souscrire son capital*, par une Société qui était alors plus connue en Ecosse que sur le marché londonien, la « Burmah Oil ». Son premier but fut de reprendre les concessions que d'Arcy, sujet australien, avait

obtenues en 1901, et qui portaient sur la surface énorme de 500.000 milles carrés. D'Arcy avait obtenu ces concessions du gouvernement Persan, pour la somme infime de 200.000 francs, dont 100.000 seulement payés en espèces, le reste en actions. L'Etat Persan s'était réservé 16 % des bénéfices que pourrait faire d'Arcy. Il fut joliment désappointé, car les premières recherches, le long de la frontière turco-persane, furent réellement décourageantes. D'Arcy perdit en vain cinq millions et il songeait à tout abandonner, quand il entendit parler de suintements et de jaillissements dans la région de Shustar, à 140 milles au nord de Mohamerad, au nord du golfe Persique. D'Arcy y reconnut l'existence du pétrole : mais il fallait envisager la construction d'une pipe-line et d'une raffinerie, et trouver, à cet effet, de nouveaux capitaux. Certains capitalistes étrangers lui firent des offres tentantes, mais d'Arcy, qui avait trouvé en l'amiral Fisher, le réorganisateur de la grande flotte anglaise au xx[e] siècle, un ardent défenseur, résolut que les concessions de Perse *resteraient sous le contrôle britannique :* il obtint le concours financier de la « Burmah Oil » et celle-ci créa, en 1909, l' « Anglo-Persian ». La « Royal Fleet » avait déjà cent cinquante unités marchant au pétrole. Pretyman, lord de l'Amirauté, poussa lord Strathcona à la présidence de l' « Anglo-Persian », dont les premiers résultats étaient favorables, de façon que le Gouvernement Britannique put en diriger les destinées. Le capital de la nouvelle Société s'épuisa très vite : elle construisit une pipe-line de 145 milles pour amener son pétrole au golfe Persique, et une raffinerie dans l'Ile d'Abadan, qui lui coûtèrent très cher. Mais, comme les prospections en cours faisaient entrevoir l'existence, en Perse, de richesses considérables, une Commission d'experts géologues, présidée par un contre-amiral, fut envoyée sur place par

Winston Churchill, alors premier lord de l'Amirauté, pour faire une enquête. C'est sur la conclusion de son rapport que le Gouvernement Britannique décida de prendre le contrôle de l'affaire. *Ce fut au mois de Mai* 1914 *que l'* « *Anglo-Persian* » *entra, avec quelque fracas, dans l'Histoire*, car jusque là, elle n'avait guère fait parler d'elle, et les négociations engagées, puis le contrat conclu avec l'Amirauté, avaient eu lieu dans le plus grand secret. *Le Parlement témoigna la plus grande surprise* quand Winston Churchill le mit au courant et lui demanda de sanctionner les accords passés. Il fallut même que sir Edward Grey vint à la rescousse pour entraîner la majorité.

Le Gouvernement s'assura une majorité de deux mille voix par l'achat de 2.200.000 £ d'actions nouvelles ordinaires. Cette participation a été depuis plus que doublée, car le 6 Mars 1921, il déclara à la Chambre des Communes qu'il détenait 5.200.000 £ d'actions ordinaires, 1.000 £ d'actions de préférence et 199.000 obligations. Les deux tiers des actions ordinaires de l' « Anglo-Persian » sont aujourd'hui entre les mains du Gouvernement Britannique, l'autre tiers entre celles de la « Burmah Oil », dirigée par l'Amirauté, ce qui lui assure le contrôle absolu de l'entreprise.

L' « Anglo-Persian » est devenue une *véritable Société étatiste*, où les fonctionnaires de la Grande-Bretagne, ont la sagesse de réserver aux techniciens les directives de l'entreprise. C'est ce qui explique son grand succès. Deux administrateurs, lord Inchcape et sir E.-H. Packe, représentent le Gouvernement dans le Conseil : ils ont un droit de veto absolu dans les décisions à prendre.

Enfin, l'Amirauté a passé avec l' « Anglo-Persian » un contrat portant sur un certain nombre d'années pour la fourniture

d'une importante quantité de pétrole, à des prix avantageux. Les besoins de la flotte sont ainsi assurés pour une série d'années : il n'y a pas de surprise à craindre, car les gisements se trouvent près du golfe Persique, où l'Angleterre règne en maîtresse, où aucun navire étranger ne peut pénétrer sans sa permission. C'est, d'ailleurs, un point stratégique remarquable : de là les navires peuvent être dirigés vers toutes les parties du monde, où l'Angleterre a des intérêts : Suez, Gibraltar, l'Inde, l'Australie, l'Afrique.

Les gisements de Perse sont d'une richesse telle qu'il faudra bientôt décupler les développements prévus des installations, raffineries, pipe-lines, pour écouler la production à venir. De nos jours encore, les indigènes, à l'aide de procédés rudimentaires, y recueillent le pétrole et le transportent à dos de chameaux sur les marchés intérieurs, où il sert d'objet d'échange. La Perse est un des seuls pays où de nombreux jaillissements spontanés et des suintements en décèlent l'existence. Dans certaines vallées, il coule le long des pentes, et se répand dans les rivières, dont il rend l'eau impropre à la consommation. L' « Anglo-Persian » a déjà pris rang parmi les principales Sociétés pétrolifères du monde. C'est précisément son succès qui a créé, croyons-nous, tant d'appréhension aux Etats-Unis, au sujet de la rivalité entre Sociétés productrices de pétrole anglaises et américaines. La Compagnie contrôle une production presque illimitée en Perse, et aussitôt que les pipe-lines seront suffisantes et qu'il y aura assez de réservoirs, le rendement augmentera dans d'énormes proportions.

Dès 1924, *l'* « *Anglo-Persian* » *sera à même de fournir une large partie des besoins de l'Angleterre*, à elle seule (1). Elle sera

(1) L'Angleterre dépendait tellement jusqu'ici de l'étranger, qu'en 1920, 61 0/0 du pétrole qu'elle consomma vint des Etats-Unis — et 2 0/0 seulement de l'Empire Britannique.

alors libérée du contrat qui, depuis plus de sept ans, la lie à la « Dutch Shell », et l'oblige à faire vendre, par cette dernière, la plus grande partie de sa production.

Quand son programme sera achevé, l' « Anglo-Persian » possédera une flotte dont la capacité dépassera un million de tonnes. Les frais sont peu élevés, à cause de la grosse production des puits, ce qui assure à la Perse une supériorité marquée sur tous les autres champs pétrolifères du globe, sauf peut-être le Mexique. Le rendement en benzine et en kérosine y est deux fois supérieur à celui de la moyenne des gisements des Etats-Unis ; il est plus fort que celui du Mexique.

Mais, depuis deux ans, l'« Anglo-Persian » ne se contente plus de la Perse, si riche soit-elle. *Elle a étendu ses ambitions au « vaste monde »*. Elle est en train d'installer des dépôts dans tous les grands ports de l'univers. Rien que pour la France, des réservoirs seront construits dans les ports de Dunkerque, Le Havre, Rouen, Saint-Nazaire, La Palice, Bordeaux, Marseille, Bizerte, Alger, Oran, Casablanca, Dakar. Par l'intermédiaire de sa filiale, la « d'Arcy Exploration », elle prospecte pour le pétrole dans toutes les parties du globe. Partout où les conditions géologiques paraissent indiquer l'existence du pétrole en quantités commerciales, des opérations de sondage sont entreprises. L'activité de la « d'Arcy Exploration » se manifeste ainsi actuellement en Angleterre, en Australie, en Nouvelle-Zélande, au Canada, en Hongrie, et tout récemment encore, la Compagnie a conclu des arrangements en vue d'explorer et de prospecter les régions de la France et de ses colonies susceptibles de produire du pétrole. Une Compagnie française, au capital initial de cent millions, porté depuis à 227, souscrit conjointement, par des groupes français et des groupes anglais, la « Société Générale

des Huiles de Pétrole » (1) a été formée dans le but d'entreprendre le raffinage et la distribution du pétrole en France, ainsi que dans ses colonies. D'après l'accord signé à Londres le 27 Octobre 1920, par sir Basil Zaharoff, pour la Banque de la Seine, neuf filiales seront créees, ayant chacune un objet social différent : importation, Persian franco-britannique » est même en train de constituer une flotte pétrolifère, grâce à la « Société Navale de l'Ouest ».

D'autres entreprises sont également à l'étude. L' « Anglo- raffinage, distribution, transport du pétrole (2) Et cette « Anglo-Persian Oil » vient d'acquérir des intérêts importants dans la « British Oil Bunkering », et elle a fondé, de plus, « The Tankers Insurance C° Ltd », Société d'assurance au capital de 100.000 £, car *elle entend être désormais son propre assureur*. Par la « Scottish American Oil », dont elle a la gérance technique et commerciale, elle a même réussi à pénétrer au Mexique, dans le district de Panuco, complétant ainsi l'œuvre de Pearson, reprise par la « Shell ».

Son activité, rien que pendant le mois de Décembre 1920, a été considérable. Elle s'est introduite en Espagne, y créant un Société au capital de 25 millions de pesetas, dont 55 % souscrits par l' « Anglo-Persian », 45 % par un groupe espagnol

(1) Cette Société a englobé, en les rachetant, les intérêts des 2 firmes Paix et et Lesieur, qui importaient 13,50 0/0 du pétrole utilisé en France. De Novembre 1922 à Janvier 1923, elle engagea contre nos autres maisons d'importation une terrible lutte de prix qui leur fit perdre — suivant M. Charles Baron — 15 millions par mois. Car l'Anglo-Persian ne dissimule pas son intention de contrôler plus de la moitié du marché du pétrole en France.

(2) L' « Anglo-Persian » souscrira 45 % du capital de chacune de ces Sociétés, la France 55 %. L'accord du 27 Octobre 1920 fut l'occasion de très vives attaques de la part de certains députés à courtes vues de la Chambre des Communes qui ne comprenaient pas que le Gouvernement Britannique était en train de mettre la main sur les richesses pétrolifères de la France, de concert avec la « Royal Dutch », et lui reprochaient de disperser ses efforts.

ayant à sa tête la « Banco Urquijo » et la « Banque Espagnole de Crédit ». Elle a passé avec le *Gouvernement Hongrois un contrat lui assurant des droits exclusifs d'exploitation sur le territoire maggyar*, au cas où on y découvrirait du pétrole, ce qui est fait. Des gisements ont été mis à jour près de Letenye, et les quantités qu'on espère y obtenir seront sans doute plus que suffisantes pour satisfaire aux besoins de la Hongrie.

Le Ministre des Finances de Hongrie soumit le 7 Décembre 1920, à l'Assemblée Nationale, un rapport concernant la cession à un Syndicat contrôlé par la « D'Arcy Exploration » des droits de recherche du pétrole en Hongrie. Le Gouvernement de Budapest, n'ayant pas les capitaux nécessaires à l'exploration, vit d'un bon œil les offres de la filiale de l' « Anglo-Persian ». Les négociations furent menées par l'ex-ministre des finances, Dr Telesky, et le secrétaire d'Etat, Dr von Bockh. Aux termes de l'accord intervenu, la « D' Arcy » s'engagea à consacrer au moins 100.000 £ aux recherches de pétrole ; si elles donnaient des résultats satisfaisants, la Société exploiterait un tiers des unités géologiques productives, le deuxième tiers serait mis en réserve, et les droits du troisième tiers feraient sans frais retour à l'Etat. Pour ce qui est du deuxième tiers, le Gouvernement Hongrois réservait toute sa liberté d'action. Une Société au capital d'un million de livres sterling fut formée, dans laquelle le Gouvernement Hongrois entra pour 10 % ; elle dut lui remettre 25 % des actions, et s'engager à lui verser, chaque année, le dixième de sa production, en nature ou en espèces. L' « Anglo-Persian » a également mis la main sur les terrains pétrolifères de Transylvanie, cédés à la Roumanie. Pendant la guerre, ils avaient été saisis et exploités par les autorités militaires autrichiennes, car ils appartenaient à la « Hungarian National Petroleum Company ». Le capital de cette Société fut très entamé par les réparations entreprises à la fin des hostilités. Un appel de

fonds devint nécessaire. L' « Anglo-Persian » demanda que l'administration technique et commerciale de l'entreprise lui fût confiée, que deux de ses membres entrâssent dans le Conseil d'administration, et elle souscrivit pour 500.000 £ d'actions de préférence : chacune de ces actions aura droit à vingt voix contre une à chaque action ordinaire, afin que l' « Anglo-Persian » ait le contrôle de l'affaire.

Elle a, en outre, repris la part des intérêts allemands réservée à l'Angleterre dans la « Steaua-Romana », et dispose de près de 50 % des actions de la « Turkish Petroleum » qui revendique la concession des pétroles de Mésopotamie.

Le 13 Octobre 1921, l' « Anglo-Persian » a passé un accord avec la Compagnie japonaise « Tei-Koku », s'engageant à lui fournir 350.000 barils de pétrole par an : la moitié est destinée à la flotte nipponne. Ses organisations de vente ont pénétré en Belgique, au Danemark et en Norvège. Une partie des célèbres gisements de Rivadavia, que le Gouvernement argentin avait l'intention de se réserver, est tombée sous son contrôle.

En coopération avec le Gouvernement australien — de qui elle avait déjà obtenu en Mai 1920 un droit exclusif dans les anciennes colonies allemandes de Papouasie — l' « Anglo-Persian » a formé la « Commonwealth Oil Refineries », au capital de 500.000 £. Ses prospections se poursuivent activement en Australie Occidentale, et elle a demandé au Gouvernement de Perth une concession de 100.000 acres.

Au Dominion de Nouvelle-Zélande, elle a offert de participer dans la proportion de 50 % à la formation d'un capital de 100.000 £, en vue d'effectuer des recherches.

Et l' « Anglo-Persian » construit en ce moment de vastes usines dans le Nouveau-Brunswick, en vue de la production d'huile de schiste. L'huile produite sera utilisée pour le chauf-

fage des chaudières des navires anglais. Les terrains pétrolifères de cette région sont vastes et riches, et le schiste dont elle se compose a été trouvé deux fois plus riche en pétrole que les schistes écossais, les premiers dont on ait songé à tirer la précieuse huile de pierre (1). Comme dans le Wyoming, le Colorado et l'Utah, ce sont d'immenses roches « feuilletées », s'allongeant en bancs d'une épaisseur de 8 à 10 mètres au-dessus des valleés ; une fois distillées, elles peuvent produire juqu'à 240 litres d'huile par tonne. Lorsqu'en 1846, fuyant la persécution, les Mormons se réfugièrent dans le Far West et découvrirent pour la première fois ces « pierres à pétrole », ils ne se doutaient pas du service qu'un demi-siècle après ils rendraient à la Marine Anglaise et à la Marine Américaine (2). Ils se virent arrêtés dans leur marche à travers les déserts par le manque de combustible, mais un de leurs chefs leur annonça que bientôt la Providence subviendrait à leurs besoins. La prédiction se réalisa le jour même ; un Mormon fut tout surpris de constater que les pierres qu'il posait sous sa marmite prenaient feu. Depuis lors, chasseurs et prospecteurs qui s'aventurent dans ces régions désolées n'emploient pas d'autres combustibles que ces pierres !

---

(1) Les usines d'Ecosse traitent annuellement 3 millions de tonnes de schiste, dont la teneur moyenne n'est que de 122 litres ½ d'huile à la tonne, la moitié de la teneur des roches canadiennes et américaines. Elles sont cependant prospères. En dehors de ces schistes bitumineux, il ne semble pas que la Grande-Bretagne, qui détient 90 % de la future production du globe, soit arrivée à découvrir sur son sol des gisements de pétrole.

(2) En vue du moment où les champs pétrolifères des Etats-Unis seraient épuisés, le Gouvernement américain a mis la main sur des milliers d'hectares couverts de roches bitumineuses, afin d'assurer le ravitaillement de sa flotte.

CHAPITRE XII

UN BALKANISME AMÉRICAIN

LA « BRITISH CONTROLLED OILFIELDS »

L' « Anglo-Persian Oil » ne suffit plus aujourd'hui à l'Angleterre. Elle a fondé en 1918 une nouvelle Société *spécialement chargée de lutter contre la « Standard Oil »*, la « British Controlled Oilfields ». Créée sous le régime de la loi canadienne au capital initial de 12 millions de £, porté à 40 et susceptible d'être augmenté jusqu'à 159 millions de livres — soit au cours du change, 8 milliards — la « British Controlled Oilfields » sera une des plus grandes puissances financières du Monde. Comme l' « Anglo-Persian », elle est entièrement dans les mains du Gouvernement Britannique par le système du « voting trust ». Il semble que du Mexique à l'Argentine, un immense bassin pétrolifère existe, prolongement de celui des Etats-Unis. Déjà le Mexique est devenu le deuxième producteur du globe, et l'on a trouvé du pétrole dans presque tous les Etats de l'Amérique du Sud, même au Brésil et sur les plateaux de la Bolivie. C'est de ces immenses gisements que la « British » cherche à s'emparer, pour le gouvernement anglais, complétant ainsi l'œuvre de la « Dutch-Shell » au Vénézuéla et dans les alentours du Canal de Panama. Elle possède des

propriétés de très grande valeur, du Mexique au Brésil, à la Trinité, au Vénézuéla, à Costa-Rica. Depuis un an, elle a commencé ses opérations à l'Equateur, et elle prospecte en ce moment au Brésil, dans l'Etat de Bahia, où les suintements bitumineux et les traces d'asphalte abondent. Ses concessions *encerclent en fait les 2/3 de la Mer des Caraïbes ;* elles sont situées dans les Etats de Guatémala, Honduras, Nicaragua, Costa-Rica, Panama, Guyane anglaise, Colombie, Vénézuéla, Pérou, Equateur, Ile de la Trinité. Les concessions de la « British Controlled Oilfieds » sont presque toujours au bord de la mer — ou plutôt à proximité de la mer — ce qui constitue un avantage considérable. Elle a fait exprès de les choisir à la fois sur l'Atlantique et le Pacifique, par précaution, *pour le cas où une guerre éclaterait entre l'Angleterre et les Etats-Unis ;* car, même alliée à la flotte japonaise, la flotte britannique n'arriverait peut-être pas à s'emparer du Canal de Panama. Et il faudra que ses unités puissent se ravitailler sans être obligées de faire un immense détour par le détroit de Magellan.

La « British » négocie actuellement le contrôle de très grandes concessions à Panama et au Nicaragua. Elle contrôle toutes celles de la Guinée anglaise, la presque totalité de celles du Honduras, mais je crains qu'elle ne soit en train de perdre celles qu'elle avait à Costa-Rica. Pour les obtenir, l'Angleterre n'avait pas hésité à fomenter la Révolution dans cette petite République : n'obtenant rien du Gouvernement régulier, elle le fit remplacer par le Président révolutionnaire Tinoco, dont elle eut tout ce qu'elle désirait : plus de 6.000 milles carrés accordés à la » British Controlled Oiifieds ». Malheureusement, Tinoco s'est laissé renverser : le Gouvernement régulier, remonté au pouvoir, s'est empressé d'annuler les concessions de la « British ». L'Angleterre, pour le forcer à ratifier ces

concessions accordées par un rebelle, a suscité une guerre entre Costa-Rica et Panama, tandis qu'elle envoyait sur le littoral de Costa-Rica le croiseur « Lambrian », afin d'accroître sa pression. Les événements ont tourné contre elle. Les troupes de Costa-Rica envahirent Panama. Un débarquement eut lieu le 28 Février 1921 sur la côte du Pacifique, au sud du Golfe Dulce, dont le littoral oriental est commun aux deux pays — et un autre moins important sur l'Atlantique, vers Bocas del Tore. Panama perdit le territoire de Coto.

Le chairman de la « British Controlled Oilfields », M. Alves, partit en Mars à Costa-Rica étudier la question pendante. Mais les Etats-Unis s'en sont mêlés, et le juge White rendit une sentence arbitrale donnant raison à Costa-Rica. Le 26 août 1921, un détachement de la Marine Américaine aida les forces de Costa-Rica à prendre possession définitive des territoires contestés, malgré les protestations indignées du Gouvernement de Panama « contre le coup de force dont il était victime »,

Les luttes entre petites Républiques de l'Amérique Centrale sont continuelles. L'imbroglio des affaires anglaises et américaines dans le Golfe du Mexique et la Mer des Caraïbes « (British Controlled Oilfields » — « Mexican Eagle » — « Royal Dutch » — « Shell » — « Mexican Petroleum » — « Standard Oil ») fait de cette région *de véritables Balkans du pétrole.*

La « Bristish Controlled Oilfields » ,organisation mi-officielle, mi-particulière, dont le Conseil comprend un Amiral anglais et un membre du Parlement Britannique — est le résultat des longues études poursuivies par Lord Fisher pour le compte de l'Amirauté, et dont la réalisation se poursuit méthodiquement pour assurer à l'Angleterre, avec la suprématie pétrolifère, celle des Mers.

CHAPITRE XIII

TENDANCES POLITIQUES DE LA ROYAL DUTCH

L'EMPIRE ANGLAIS DU PÉTROLE

Jusqu'en 1914, le Gouvernement anglais sembla se défendre contre l'extension formidable que prenait la « Royal Dutch-Shell » dans le Monde entier. Sous prétexte de s'assurer des réserves, il s'assurait des débouchés qu'elle n'atteignait pas, prenant le contrôle de l' « Anglo-Persian » et créant en 1918 la « British Controlled Oilfields ». C'est qu'il n'était pas encore son allié. Mais depuis la guerre s'est produit un événement considérable : Deterding a lié la fortune de son trust à celle du plus grand Empire de l'Univers, à l'Empire Britannique dont la politique dirige actuellement le Monde.

A l'origine de son histoire, la « Royal Dutch » était hollandaise. Si elle devint aussi anglaise avec la « Shell », elle était allemande par ses participations roumaines avec la « Deutsche Petroleum » qui réunissait les affaires pétrolifères de la « Deutsche Bank » : « Steaua », « European Petroleum », « Deutsche Mineratal Industrie ». Les premiers fonds importants de ce puissant consortium ont été fournis par des

banques allemandes : la « Deutsche Bank », la « Disconto Gesellschaft » et la maison Bleichroder sont comme le trépied fondamental de l'édifice. Et comme on l'a très justement écrit : « Si l'Allemagne n'avait pas eu dans la « Royal Dutch » la place prépondérante, c'est parce que les intérêts anglais intéressaient beaucoup plus M. Deterding. Il se sert des puissances nationales comme il se sert de celle de l'argent. La Grande-Bretagne étant maîtresse des mers, il a fait du capital anglais le capital prépondérant dans ses entreprises. Mais la famille de Rothschild est internationale. Elle a une branche à Londres, une à Paris, une à Berlin, une à Vienne. M. Deterding avait des points où jeter l'ancre en attendant le vent. Au moment de la retraite des armées roumaines, les puits contrôlés par la Royal furent détruits en partie. Que la destruction ait été le travail des soldats roumains ou des soldats allemands, cela n'a pas d'importance. La « Deutsche Bank » était associée de M. Deterding en Roumanie. Quelle que fût l'issue de la guerre, la « Royal Dutch-Shell » devait être remboursée...

Il en eût été de même le long de la route de Bagdad. Si l'Allemagne eût acquis l'Asie-Mineure, les propriétés de la Royal eussent été encore sauvées par la « Deutsche Bank ». — Comme les Alliés ont le dessus, M. Deterding ne craint rien. Il est en étroites relations avec les Français et les Anglais : c'est un Européen. Il ne s'oppose qu'à l'Amérique. Et c'est une curieuse coalition que cette coalition pétrolifère où les nations ennemies d'aujourd'hui s'accordaient à certaines heures et se combattaient à d'autres, et sont les unes et les autres conduites par une puissance supérieure comme elles l'ont été par la course Mondiale aux Armements vers des fins insoupçonnées. Fait considérable qui confondra la pensée des

personnes simples. M. Deterding, pendant la guerre, a fait respecter son pavillon ».

Son habileté fut telle *que, quel que fût le parti victorieux, il était sûr de sortir intact de la mêlée !*

L'Angleterre ayant vaincu l'Allemagne, il a lié sa fortune à la sienne.

Ce fut pour la politique britannique un coup de maître. Avec l'alliance de ce trust formidable, elle possède maintenant un Empire pétrolifère qui couvre l'univers :

Europe

Russie	Dutch-Shell
Roumanie	— —
Hongrie	Anglo-Persian
Yougo-Slavie	Dutch-Shell

Amérique

Terre-Neuve	Anglo-Persian
Nouveau Brunswick.....	— —
Californie	Dutch-Shell
Oklahoma	— —
Texas, Louisiane	— —
Mexique	Dutch-Shell (Mexican Eagle)
Amérique Centrale	British Controlled
Trinité	Dutch-Shell
Vénézuéla	— —

Guyane	British Controlled Oilfieds
Brésil	— —
Colombie	— —
Equateur	— —
Argentine	Anglo-Persian

Asie

Caucase	Dutch-Shell
Perse	Anglo-Persian
Mésopotamie	Turkish Petroleum
Indes Anglaises	Burmah Oil
Indes Néerlandaises	Dutch-Shell
Etablissements des Détroits	— —
Chine	— —

Océanie

Australie	Anglo-Persian
Nouvelle-Zélande	— —
Papouasie	— —

Afrique

Egypte	Dutch-Shell
Madagascar	— —
Afrique du Sud	— —
Maroc	Anglo-Persian
Algérie	Groupe Pearson

CHAPITRE XIV

COMMENT LES ETATS-UNIS ONT PERDU LA SUPRÉMATIE PÉTROLIFÈRE

Les Américains eux-mêmes reconnaissent qu'ils sont en train de perdre la suprématie du pétrole : « Tandis que nous nous endormions dans la sécurité que nous donnait la connaissance de nos ressources, — écrivait récemment la Revue américaine « The Nation » — des compagnies étrangères, énergiquement et sans bruit, conquirent des champs inexploités. La « Mexican Eagle », une Société anglaise, reçut de vastes concessions au Mexique. La « Shell », autre groupe anglais, s'établit dans beaucoup d'endroits. La « Royal Dutch » qui, à l'origine, était hollandaise, tout au moins en apparence, fut formée pour exploiter le pétrole des Indes Orientales. Plus tard, une fusion de la « Royal Dutch » et de la « Shell » se fit, et la « Mexican Eagle » s'abrita sous les ailes de la nouvelle Société. L' « Anglo-Persian » fut formée pour exploiter la Perse et l'Orient, et le Gouvernement anglais, pour les besoins de la Marine, lui fournissait 2.000.000 de £, en se réservant la Direction (1). Cette Compagnie est étroitement liée à la « Royal Dutch » (2).

(1) Cette participation a depuis, été plus que doulblée.
(2) Il s'agit du contrat dont j'ai parlé et qui devait expirer en 1922.

Cette gigantesque agrégation d'intérêts anglais possède ou contrôle actuellement une large part du pétrole en Californie, Oklahoma, Louisiane, au Mexique, à la Trinité, au Vénézuéla, en Colombie, Roumanie, Russie, Perse, Egypte, — dans l'Inde, et aux Indes-Orientales. Sauf dans l'Amérique du Nord, beaucoup de ces concessions sont si vastes qu'elles excluent les Compagnies américaines des « oilfields » les plus avantageux Cependant, ajoute « The Nation », les experts de l'Inspection géologique aux Etats-Unis faisaient des découvertes inquiétantes : *que* 40 % *du pétrole américain était épuisé*, et qu'à la vitesse actuelle de la production, l'exploitation serait terminée dans 15 ou 20 ans, — les besoins domestiques devenant tels que nous devions importer plus de pétrole que nous n'en exportions. En 1920, les importations dépassaient les exportations de 100 millions de barils. Et *les Sociétés anglaises, étroitement liées au Gouvernement anglais, ont maintenant la propriété exclusive de* 90 *ou* 97 % *de la future production mondiale.* Quel changement de la situation ! »

Il y a 10 ans, l'Angleterre ne possédait rien, — aujourd'hui, elle est indépendante, — demain elle sera maîtresse. Voilà ce qu'a obtenu le silencieux effort de quelques hommes comme Sir Marcus Samuel, le Président de la « Shell » ; — Lord Cowdray (Pearson) ; — Lord Curzon, ancien vice-roi des Indes ; — Sir John Cadman, conseiller technique du Gouvernement Britannique, professeur à l'Université de Birmingham, Président de la Conférence Interalliée du Pétrole pendant la guerre ; Lord Strathcona, le créateur des chemins de fer canadiens, qui joua un grand rôle dans l' « Anglo-Persian » — et surtout l'Amiral Fisher.

Ces hommes agirent *à l'insu même du peuple anglais et de*

ses représentants officiels. Leurs concitoyens et leurs adversaires n'apprirent leur manœuvre *que lorsqu'ils eurent doté leur patrie d'un Empire Pétrolifère Mondial.*

Ce fut une véritable stupeur à la Chambre des Communes lorsqu'on apprit ce que Lords Fisher et Strathcona avaient fait de l' « Anglo-Persian ». C'est tout juste si l'on ne démolit pas leur œuvre. Lord Fisher a raconté lui-même en Septembre 1919 l'opposition à laquelle il se heurta, jusque parmi ses collègues. « Lorsque je fus appelé à l'Amirauté (pour la première fois) en 1880, on m'avait déjà surnommé le « maniaque du pétrole ». Lord Ripon, Premier Lord de l'Amirauté, après m'avoir envoyé chercher, me dit que l'on me qualifiait de « radical exalté et de Gambetta ». Il ajouta qu'il avait pourtant l'intention de me faire entrer au Conseil de l'Amirauté, à quoi je répondis que pareille nomination entraînerait certainement la démission immédiate de tous les autres membres. Une semaine plus tard, il m'avoua que j'avais eu raison. Mais grâce à Dieu, si l'on se passa de moi pour le Conseil de l'Amirauté, je pus devenir le Directeur de l'Artillerie Navale ». Lord Fisher éprouva les mêmes difficultés lorsqu'il voulut doter la Marine Britannique de sous-marins. C'est à lui et à la « Bethleem Steel Works » (Etats-Unis) que l'on doit la prompte mise en marche des sous-marins du type H, qui, pendant la guerre, « purent se rendre sans convoyeurs des Etats-Unis aux Dardanelles, où ils firent des prodiges ». Quelques-uns de ces sous-marins ayant réussi à passer sous les filets métalliques de Tchanak-Nagara, maîtrisèrent longtemps la Mer de Marmara, empêchant les Turcs de ravitailler par mer les ouvrages du Détroit. Suprématie pétrolifère et suprématie navale se tiennent. En voulant donner à son pays un Empire Pétrolifère Mondial, Lord Fisher avait surtout

pour but de lui conserver la maîtrise des mers. Car la flotte victorieuse sera celle qui aura à sa disposition les sources les plus abondantes de pétrole. Les vaisseaux à pétrole ont chassé les vaisseaux à charbon, comme ceux-ci ont remplacé les navires à voiles.

Quand on compare les résultats obtenus par l'Angleterre sur le sol de laquelle il semble qu'on n'ait pas pu jusqu'ici découvrir de gisements d'huile minérale, ce qui ne faciliterait guère la tâche de l'Amiral Fisher, — et la France ; et que l'on voit l'Angleterre maîtresse de presque tout le pétrole restant dans le Monde, on reste confondu d'admiration devant le génie de ceux à qui elle doit un tel empire.

La Politique anglaise du Pétrole

Ayant dû laisser prendre le sceptre à l'Amérique, qui la première découvrit le pétrole, et jusqu'à ces dernières années produisit 70 % de l'extraction mondiale, la Grande-Bretagne commença à le lui arracher *en se réservant la maîtrise des flottes pétrolifères* ». Qui transporte une marchandise la contrôle et en est le maître dans une certaine mesure, puisqu'il est l'intermédiaire indispensable pour ceux qui veulent se la procurer. Survienne quelque difficulté, le transporteur, selon qu'il continue ou non son office, dispose de l'approvisionnement des marchés ou le supprime à son gré ». Le génie anglais a toujours cherché à compenser par sa supériorité maritime l'infériorité de la Grande-Bretagne dans certains domaines. Si les Etats-Unis occupent la première place parmi les producteurs, ils ne viennent qu'après l'Angleterre parmi les transporteurs de pétrole. L'Angleterre comprenant que le pétrole « est

destiné à jouer dans le monde le même rôle que le charbon, le coton ou l'acier », tient à se réserver la maîtrise des flottes pétrolifères. Ce fut un duel émouvant.

Le tonnage mondial des bateaux-citernes s'élevait au 30 juin 1919 à 2.616.000 tonnes, dont 1 million 1/2 sous pavillon britannique, 1 million sous pavillon américain. En juin 1920, les Etats-Unis l'emportent : ils ont 308 bateaux-citernes jaugeant 1.734.843 tonnes, soit 51 % de l'ensemble (3.386.091 tonnes). Au 1er Janvier 1921, la suprématie de l'Angleterre était rétablie : sur les 524 pétroliers à flots, 252 lui appartenaient ; les Etats-Unis n'en avaient plus que 191. Elle la reperdit six mois plus tard.

Maîtresse d'une des premières flottes pétrolifères, l'Angleterre chercha ensuite, jusqu'en 1922, *à accaparer presque toutes les ressources restant dans le monde*. « Royal Dutch-Shell », « British Controlled Oilfields », « Anglo-Persian Oil », furent à ce sujet les auxiliaires précieux du « Foreign-Office ». Et, d'après le Dr David White, l'un des membres de la « Commission Géologique américaine », voici ce que l'Angleterre possède aujourd'hui :

	Millions de Barils
Canada : l'ensemble des gisements y est réservé au contrôle britannique	995
Algérie, Egypte : la moitié	462 5
Perse, Mésopotamie : 75 %	4.365
S.-E. Russie. — S.-O. Sibérie, Caucase : 50 %	2.925
Roumanie, Galicie, Europe : 50 %	1.567 5
Nouvelle Russie et Sakhaline : 50 %	462 5
Indes Néerlandaises : 50 %	753 75
Inde : la totalité	995

Au Pérou, les Etats-Unis ont réussi à triompher de la Grande-Bretagne. La découverte du pétrole y est due aux Anglais. Mais, grâce à la puissance de ses capitaux, la « Standard Oil », par l'intermédiaire de l' « International Petroleum Cy », est parvenue à acquérir les actions des quatre plus grandes Sociétés anglaises. Et les Etats-Unis y contrôlent actuellement 70 % de la production, alors que les Anglais n'en détiennent plus que 27 % ; — l'Italie 3 %. La production péruvienne est d'ailleurs peu élevée : elle n'atteint pas encore trois millions de barils.

Les besoins en pétrole sont devenus si grands que les gisements qui contiennent le précieux combustible liquide sont l'objet d'une âpre convoitise de la part des Gouvernements qui s'abritent derrière les groupes financiers. Songez-y : *il manque* 250 *millions de tonnes de charbon à la planète, et elle ne produit que* 98 *millions de tonnes de pétrole !* Mais aucun Gouvernement ne peut, en cette matière, se vanter d'avoir fait preuve d'une clairvoyance égale à celui de la Grande-Bretagne.

L'Etat Britannique ne se contente plus aujourd'hui d'encourager, de favoriser, de défendre les siens. Bien mieux, *il fait des conquêtes ou établit des Protectorats ayant pour objet essentiel de ménager d'une manière exclusive à ses nationaux l'exploitation de nouveaux champs pétrolifères*, comme en Perse et en Mésopotamie. Le traité imposé dernièrement à la Perse n'était qu'un Protectorat déguisé. Heureusement pour l'Angleterre, le Gouvernement des Soviets, depuis qu'il a conclu un accord commercial avec Londres, a volontairement renoncé à y prolonger son avance. Et il suffit de lire le Traité de Sèvres pour y voir apparaître les idées qui dirigèrent les négociations britanniques :

Préoccupation d'accaparer le pétrole d'Asie et souci d'évincer les Etats-Unis, — tous les gisements laissés à la France lui étant surtout accordés avec l'arrière-pensée d'une participation anglaise.

Le Gouvernement britannique est même si jaloux de sa souveraineté en Mésopotamie qu'il n'y tolère même pas les prospections américaines, et que des incidents se sont produits dont les « Yankees », éconduits, ont chargé le département d'Etat de Washington de demander raison.

La politique anglaise du pétrole consiste :

Tantôt, quand elle le croit possible, à mettre la main sur les gisements reconnus ;

Tantôt, quand il s'agit de pays qui « ne se laisseraient pas faire », à négocier d'avantageuses participations aux bénéfices, — c'est ce qui s'est passé pour la France avec la Convention de San-Remo — ou à s'assurer par contrat d'abondantes fournitures de la précieuse huile minérale.

Et lorsqu'un Etat n'acquiesce pas assez vite à ses vues, l'Angleterre ne recule devant aucun moyen de pression. C'est ce qui a permis à l'Amiral Degouy d'écrire en Avril 1920 : « Comme corollaire de négociations bien connues avec un des pays du proche Orient les plus riches en pétrole, l'Amirauté anglaise a organisé et entretient sur le Danube une nombreuse flottille de canonnières et monitors fluviaux ». On devine de qui il s'agit.

Depuis 1918, une escadrille « de fortune », composée de petits vapeurs russes, réquisitionnés et armés par l'Angleterre, a dominé la Caspienne, de sorte que Batoum, port d'embarquement des pétroles sur la Mer Noire, et Bakou leur lieu de production, étaient tous deux aux mains des Anglais. Ils y dispo-

saient du pétrole et du mazout, selon leur bon plaisir, n'acceptant aucun contrôle de leurs achats. L'Angleterre y prenait d'abord tout ce qu'elle pouvait ; ce n'est qu'après qu'elle permettait à la France de se ravitailler à son tour, s'il restait encore du pétrole (1).

Ainsi se termine l'œuvre commencée par Lord Fisher, penché depuis quelque trente ans sur les problèmes du pétrole. Ainsi se terminent les expériences, les observations poursuivies modestement et silencieusement pendant si longtemps à Portsmouth.

La « Royal Fleet » est désormais sûre de ne pas manquer de pétrole pour un siècle. Mais la situation est devenue telle que les Etats-Unis ne peuvent éviter la guerre qu'au prix d'un vasselage industriel.

L'encerclement des Etats-Unis

Pendant que l'Angleterre se lançait à la conquête de presque tout le pétrole restant dans le monde, les Etats-Unis s'endormaient dans une sécurité trompeuse. N'avaient-ils pas fourni 80 % des besoins des Alliés pendant la guerre ? Il est vrai que si les hostilités avaient continué, les Etats-Unis n'auraient pu suffire à nos demandes. « En Septembre et en Octobre 1918 », a déclaré M. Deen, qui a joué un si grand rôle dans l'alliance de la « Royal Dutch » et de la « Shell » et dirige aujourd'hui les pétroles de l'Oklahoma, — « les Alliés ont pris chaque jour 194.000 barils de gazoline, alors que la production quotidienne moyenne était de 191.000. En réunissant les livraisons faites

(1) *Revue Universelle*, 15 Octobre 1920.

en Europe par le Mexique et les Etats-Unis, on arrive à 1.200.000 barils par jour, alors que les Etats-Unis n'en produisent que 960.000 et le Mexique 140.000. Le déficit quotidien était donc de 100.000 barils ».

Les Etats-Unis se sont sacrifiés pour les Alliés pendant la guerre (1). L'Angleterre ne leur en a aucune reconnaissance ! Ils n'arrivaient déjà même pas à suffire à leur consommation intérieure — puisque 25 % du pétrole employé aux Etats-Unis provenait du Mexique — et ils nous ont envoyé plus que leur propre production. La guerre n'a pas peu contribué à les mettre dans la situation où ils se trouvent.

Si leur consommation continue à croître dans les proportions actuelles, ils consommeront, *dans quatre ans*, d'après le nouveau Président de la « Standard Oil of New-Jersey », Walter Teagle, 630 *millions de barils*, — le double de ce qu'ils ont produit en 1919. Rien que depuis 1914, les automobiles ont passé aux Etats-Unis de 1.700.000 à 8 millions (pullulement des voitures Ford). Elles absorbent à elles seules 85 % de la production nationale ; et il ne reste que 15 % pour les Chemins de fer, la Navigation, l'Industrie et les Exportations.

Les Compagnies américaines ont réalisé un grand effort : elles ont intensifié la production, la faisant monter de 376 millions de barils en 1919, à 469 en 1921. De nouvelles recherches ont été plus spécialement poursuivies dans le Texas et le Kansas. Mais n'est-ce pas hâter davantage l'heure à laquelle les Etats-Unis auront épuisé leurs ressources ?

Sur un mot d'ordre du Gouvernement des Etats-Unis : « *Tirez de plus en plus du pétrole des pays étrangers* », — la « Standard » lança ses prospecteurs à travers le monde. Mais

(1) Ils ne l'ont pas fait pour rien.

partout ils se heurtèrent à un obstacle imprévu. Un prospecteur américain eut le malheur de paraître sur les bords de la Mer Morte en Octobre 1919. Sans aucune hésitation, le général anglais gouvernant la Palestine le fit arrêter à Jérusalem. A toutes les protestations indignées du Président Wilson, l'Angleterre répondit simplement « qu'il ne s'agissait pas d'une mesure visant spécialement les Américains, mais que toute prospection était interdite en Palestine jusqu'à nouvel ordre. » Les mêmes faits se sont reproduits en Mésopotamie.

Dans le Monde entier, sauf peut-être au Canada, sur lequel, vu leur proximité géographique, ils ont une grande influence, *les Américains ont trouvé, pendant deux ans, porte close.* Ils furent, en général :

« Ou bien exclus des concessions pétrolifères situées dans le territoire, les colonies et même les sphères d'influence de l'Angleterre, du Japon et des Pays-Bas ;

» Ou bien autorisés à s'y établir à des conditions telles qu'ils perdent la direction effective de leurs entreprises. Il est *interdit aux étrangers de prospecter* le pétrole en Birmanie, aux Indes, en Perse, dans l'Uganda, et le Royaume-Uni. Une politique *d'exclusion des étrangers du contrôle* des produits pétrolifères est suivie en Algérie, en Australie, dans la Barbade, l'Afrique Orientale Britannique, la Guyane anglaise, en France, dans l'Afrique Occidentale française, au Guatémala, au Japon, à Formose, à Sakhaline, à Madagascar, au Mexique, en Nouvelle-Guinée, et probablement dans l'Union Sud-Africaine. Le Vénézuéla et l'Uganda envisagent également une politique analogue.

(1) Rapport du Directeur américain du « Bureau of Mines », Van H. Manning, au Secrétaire d'Etat de l'Intérieur.

Le *droit d'exploiter les richesses minérales* ne peut être accordé aux étrangers en Australie, dans la Barbade, l'Afrique Orientale Britannique, la Guinée, les Indes Néerlandaises, la France, l'Afrique Occidentale Française, le Guatémala, l'Inde (probablement), la Grande-Bretagne, le Japon (en pratique), à la Trinité (en partie), au Vénézuéla, à Madagascar — et, sauf respect des droits acquis : en Roumanie et Slovaquie. Des restrictions temporaires sont placées à l'acquisition par les étrangers, de concessions pétrolifères dans deux districts de la Colombie et dans le nouveau territoire roumain.

La *propriété des gisements* appartient au Gouvernement en Bolivie, à Costa-Rica, en Slovaquie, dans l'Afrique du Sud, l'Uganda, au Vénézuéla, en Angleterre, — et en partie : en Argentine, en Australie, dans la Guinée Anglaise, l'Equateur, l'Inde, à la Trinité, au Canada et en Colombie. La République Dominicaine, le Mexique, la Roumanie et la Russie examinent la possibilité d'agir de même ». Mais les Etats-Unis se sont engagés à ne reconnaître le nouveau Gouvernement mexicain que s'il y renonçait. En France, le Gouvernement a sur les richesses du sous-sol un droit régalien ; *il les concède discrétionnairement.*

Devant cette situation, le Sénateur Gore, de l'Oklahoma, demanda, le 10 Mars 1920, au Gouvernement Fédéral, un rapport sur les mesures prises par les gouvernements étrangers pour exclure les Américains des champs de pétrole. Deux mois après, le 17 Mai, le Président Wilson transmettait au Sénat le rapport du Ministère des Affaires étrangères.

« La politique générale du Gouvernement Britannique, écrivait le Sous-Secrétaire d'Etat Frank Polk, tend, d'une part, a exclure *les étrangers du contrôle de toutes les ressources pétro-*

lifères de l'Empire Britannique, et, d'autre part, à *s'assurer le même contrôle sur les ressources pétrolifères des autres pays* ». Les moyens employés sont :

I. — Interdiction aux étrangers de posséder ou d'exploiter des champs pétrolifères dans l'Empire ;

II. — Participation directe de l'Etat dans le capital et la direction des Compagnies ;

III. — Mesures empêchant les Sociétés britanniques de vendre leurs propriétés à des entreprises possédées ou contrôlées par des étrangers ;

IV. — Décrets (ordres en Conseil), interdisant le transfert de leurs actions à d'autres que des sujets britanniques.

Ces mesures ont abouti à la prise de contrôle de la « Shell », d'accord avec la « Royal Dutch », qui détient 60 % de ses actions. « Il est établi que le Gouvernement anglais a le contrôle de l' « Anglo-Persian » et qu'il supporte la moitié des frais de mise en valeur des champs pétrolifères de la Guyane. Toute prospection de pétrole dans le Royaume-Uni doit être autorisée par le « Board of Trade ». En fait, les seuls forages exécutés dans le pays le sont par la maison « Pearson and Sons », agissant comme agent du Gouvernement. — A la Trinité, personne ne peut acquérir de terrains pétrolifères sans autorisation écrite du Gouverneur qui est placé sous le contrôle du Secrétaire d'Etat des Colonies. Or, celui-ci exige de toute Société britannique qu'elle n'ait pas plus de 25 % de son capital détenu par des étrangers, que la majorité des administrateurs soient anglais... »

Le rapport Polk établissait ensuite que presque tous les autres pays, même les plus petits, fermaient leur porte aux

Américains. Seules, la Bolivie, la Colombie, et Costa-Rica, qui annula les concessions accordées à la « British Controlled Oil fields », mettaient sur le même pied les Américains et leurs nationaux. Mais il n'en était pas de même du Guatémala, de l'Equateur et surtout du Mexique. « D'après la nouvelle Constitution de ce pays, tous les gisements miniers et pétrolifères seraient la propriété de la Nation. Seuls, les Mexicains (ou naturalisés) pourront posséder des terres, mines ou puits de pétrole. A la vérité, les mêmes droits pourront être accordés à des étrangers, mais à la condition qu'ils se considèrent comme propriétaires mexicains et renoncent à invoquer la protection de leur Gouvernement. En outre, dans une zone de 100 kilomètres le long des frontières, et de 50 kilomètres au bord de la mer, aucun étranger ne pourra acquérir de propriété. »

Entre temps, avait été signée la Convention de San-Remo, par laquelle le Gouvernement français — volontairement ou non — s'associait à l'Angleterre pour évincer l'Amérique des centres asiatiques de production du pétrole, et lui livrait les richesses qui pourraient être découvertes dans les zones d'influence réservées à la France. Le Gouvernement français fut si gêné de cette Convention que, pendant trois mois, il n'osa la publier.

Lorsqu'il s'y décida, cette publication produisit aux Etats-Unis un malaise profond.

La lutte pour la Mésopotamie

Cependant, l'opinion publique et les milieux officiels américains suivaient passionnément l'évolution du conflit. La situation se tendit encore davantage à la suite d'un article du

« Sperling's Journal », qui constituait un véritable défi lancé par Sir Mackay Edgar. L'Angleterre y chantait insolemment son triomphe. « Je puis dire, écrivait Sir Mackay, que les 2/3 des gisements exploités dans l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud sont entre des mains anglaises. Dans les Etats de Guatémala, Honduras, Nicaragua, Costa-Rica, Panama, Colombie, Vénézuéla et Equateur, l'immense majorité des concessions sont aux mains de sujets britanniques, et seront mises en valeur par nos capitaux.

Le groupe Alves (« British Controlled Oilfields »), dont les propriétés encerclent en fait les 2/3 de la mer des Caraïbes, est entièrement anglais, et les contrats qui le régissent assurent la perpétuité absolue du contrôle aux intérêts britanniques. Aucun citoyen, aucun groupe américain, n'a acquis et ne pourra jamais acquérir dans l'Amérique Centrale une situation... » semblable à celle de M. Alves. « Si l'on considère la plus grande de toutes les organisations pétrolifères, le groupe « Shell » , il possède ou contrôle des entreprises dans tous les champs pétrolifères du monde, y compris les Etats-Unis, la Russie, le Mexique, les Indes Néerlandaises, la Roumanie, l'Egypte, le Vénézuéla, la Trinité, l'Inde, Ceylan, les Etats Malais, la Chine, le Siam, les Détroits et les Philippines.

Sans doute, il faudra attendre quelques années avant que les profits de cette situation puissent être cueillis ; mais il est hors de doute que la récolte sera magnifique. Avant peu, l'Amérique sera obligée d'acheter, à coups de millions de livres par an aux Sociétés anglaises, et devra payer en dollars en quantités croissantes, l'huile dont elle ne peut se passer, et qu'elle ne sera plus capable de tirer de ses propres réserves.

J'estime que si leur consommation continue à se développer

avec la vitesse actuelle, *dans dix ans les Américains seront contraints d'importer* 500 *millions de barils*, ce qui, au prix très bas de 2 dollars le baril, implique *un versement annuel d'un milliard de dollars*, dont la plus grande partie tombera dans des poches anglaises. A l'exception du Mexique et d'une petite partie de l'Amérique Centrale, *le monde entier est solidement barricadé contre une attaque en force des Etats-Unis*. La position anglaise est imprenable. »

Un an après la conclusion de la Paix, la lutte entre l'Angleterre et l'Amérique en était à sa phase la plus aiguë. Les Etats-Unis veulent à tout prix obtenir une part des gisements de la Mésopotamie, et des nouveaux terrains pétrolifères qui viennent d'être découverts dans les Iles de la Sonde, à Djambi. Le Secrétaire d'Etat Colby adressa, en conséquence, le 20 Novembre 1920, à Lord Curzon, une note que la presse américaine publia le 24, et dans laquelle il protestait contre l'exclusion des Américains de la Mésopotamie et réclamait l'égalité de traitement pour toutes les Nations.

Le Gouvernement Britannique ne fit alors à la note Colby qu'une réponse vague. La presse anglaise en publia le texte complet (« Times » — 6 Avril 1921). Lord Curzon y déclarait que les droits anglais actuels en Mésopotamie ne sont que la confirmation de ceux acquis avant la guerre par la « Turkish Petroleum » (dont le Gouvernement Anglais détient, avec la « Royal Dutch », le contrôle, car il a acheté 200.000 actions ordinaires de cette Société). Sans la guerre, les gisements de Mossoul et de Bagdad auraient depuis longtemps été exploités. Les droits acquis par le Gouvernement français (Convention de San Remo) ne représentent que la part allemande, et ils lui ont été donnés en compensation des facilités accordées pour l'écoule-

ment du pétrole produit vers la Méditerranée. Ni les droits de la « Turkish Petroleum », ni la Convention de San Remo n'empêcheront l'Etat Arabe de jouir de tous les avantages de la propriété et du développement des exploitations pétrolifères. Le Gouvernement Britannique n'a aucunement le désir d'empêcher les Etats-Unis de participer à l'expansion de l'industrie pétrolifère en Mésopotamie. Et la note anglaise fait remarquer que Londres n'est pas du tout d'accord avec Washington sur l'estimation des ressources en pétrole des diverses Nations. La production future encore problématique mise à part, il reste établi qu'à l'heure actuelle, les Etats-Unis produisent 70 % de l'extraction mondiale (1). Il n'est donc pas aisé de justifier l'insistance de Washington, relativement à l'extension du contrôle américain sur les sources qui pourraient être découvertes dans les pays à Mandats. Le Gouvernement Britannique est néanmoins d'accord pour déclarer, avec le Gouvernement américain, que les ressources en pétrole doivent être développées sans considérer le point de vue nationalité.

Cette réponse « plutôt hypocrite » ne satisfit pas le Gouvernement Fédéral. L'Angleterre était bien d'accord avec lui pour déclarer que les ressources pétrolifères doivent être exploitées « sans considérer le point de vue nationalité », mais elle n'ouvrait pas pour cela la Mésopotamie aux Américains. Et, à l'occasion de la réunion du Conseil de la Société des Nations, qui devait examiner en détail, à Paris, le problème des Mandats, Washington pour ennuyer Londres, envoya le 21 Février 1921, une note demandant que la question des Mandats sur les anciennes colonies allemandes fût soumise à un nouvel exa-

(1) En réalité, au moment même où était écrite cette note, les Etats-Unis n'en produisaient que 64 %. Et une grande partie de cette production est entre des mains anglaises (« Dutch-Shell »).

men. L'Amérique vient finalement de l'emporter, car lors des négociations qui eurent lieu à Londres à la fin de juillet 1922, Walter Teagle demanda que fussent réduites les participations accordées dans la « Turkish Petroleum » à l' « Anglo-Persian » (50 %), à la « Royal Dutch » (25 %), et à la France (25 %), afin de faire une place aux intérêts américains, Deterding protesta, mais finit par accepter. Le Gouvernement Anglais céda immédiatement. Il est vrai qu'il n'y perd plus grand'chose, car tout le district pétrolifère de Mossoul est en révolte, et réclame son retour à la Turquie.

La lutte pour Djambi

Pendant ce temps, la « Royal Dutch-Shell », qui d'accord avec l' « Anglo-Persian », avait demandé au Gouvernement Britannique de lui réserver l'exploitation des gisements de Mésopotamie, s'efforçait aussi d'accaparer les nouveaux gisements découverts dans les Iles de la Sonde, à Djambi.

Djambi est le dernier vaste terrain à exploiter dans les Indes Néerlandaises : les champs pétrolifères de ce district atteignent 4 millions d'acres. Les vues de la « Royal Dutch » ne rencontrèrent au début pas d'obstacles, et elle allait obtenir de la Chambre Basse de Hollande l'attribution de ces gisements à sa filiale, la « Bataafsche Petroleum », lorsque deux représentants de la Standard apportèrent à La Haye, une communication à la Chambre et aux Ministres :

La « Standard Oil » offrait de former, d'accord avec le Gouvernement Hollandais une Compagnie qui aurait la moitié des terrains de Djambi, aux mêmes conditions que la « Royal

Dutch ». Elle rappelait qu'aux Etats-Unis, les Hollandais avaient eu toute facilité, et comptait sur la réciprocité.

Cette communication inattendue jeta la perturbation dans le monde financier et politique des Pays-Bays. Un député demanda si la note de la Standard venait du Gouvernement américain. Le Président répondit qu'il n'en savait rien, mais qu'en tout cas cette note devait exprimer les sentiments de Washington. Un socialiste proposa l'exploitation totale par l'Etat : elle fut repoussée par 55 voix contre 24. Les libéraux, par peur de complications internationales, étaient opposés au projet du Gouvernement. Enfin la 2e Chambre adopta ce projet par 49 voix contre 30.

Là-dessus arrive à La Haye une note énergique du Secrétaire d'Etat Hughes, — qui faillit jadis vaincre Wilson lors de sa réélection à la Présidence, et a aujourd'hui la place prépondérante dans le cabinet de M. Harding. — M. Hughes ordonnait à l'ambassadeur américain d'insister vivement auprès du Gouvernement Hollandais pour qu'il donnât dans les Indes Néerlandaises les mêmes facilités aux Sociétés américaines qu'aux autres Sociétés. Car, disait-il, les nationaux de tous les pays ont des droits égaux sur les ressources vitales et naturelles, et on ne peut en interdire l'accès à une nation particulière. « Nous ne cherchons pas à obtenir la préférence sur d'autres contrées, mais nous ne voulons pas que d'autres contrées obtiennent des avantages à notre détriment. En ce qui concerne le pétrole, la solution du problème, c'est de donner des droits égaux à toutes les Compagnies de toutes les nations ».

Le Gouvernement des Pays-Bas a fait parvenir à Washington sa réponse à la note américaine. Il y attire surtout l'attention sur le désintéressement marqué par les Américains au

moment où la concurrence était libre, moment que la « Royal Dutch » a choisi pour faire une offre de beaucoup plus avantageuse que celles de ses rivales. En 1915, l'exploitation des gisements de la région de Sumatra fut conférée à l'Etat ; mais en 1918, cette règle fut modifiée, et il fut décidé que l'exploitation pourrait avoir lieu directement par l'Etat, — ou par l'intermédiaire d'une Compagnie, — ou sous le régime de la Régie intéressée.

A ce moment, aucune protestation américaine n'est parvenue au Gouvernement Hollandais, et il n'en fut envoyé qu'après la signature du contrat entre la « Royal Dutch » et le Gouvernement.

Cependant, ajoute la note, il reste encore de nombreux champs pétrolifères de valeur dans les Indes Orientales, et le Gouvernement Hollandais serait disposé à octroyer des concessions au capital américain.

Cette affaire ne parût nullement liquidée par le vote des deux Chambres des Pays-Bas. La polémique continua entre Washington et La Haye. Le Gouvernement américain réclamait encore en Mai 1921 la publication de sa note du 19 Avril, que La Haye s'obstinait à tenir secrète. Et l'on reprochait énergiquement en Hollande au Ministre des Colonies d'avoir caché à la Chambre les éléments de la correspondance échangée avec les Etats-Unis. J'ai pu me procurer le texte de la lettre que lui adressa la Standard.

« Le développement des gisements pétrolifères est actuellement une question vitale pour tous les pays, et exige qu'une attention croissante lui soit vouée par le Monde entier. Les colonies hollandaises ont le bonheur de posséder des gisements de pétrole extrêmement riches ,en particulier ceux du territoire

Djambi. La « Standard Oil », Société pétrolifère américaine, à responsabilité limitée, demande à pouvoir participer au développement des mines de Djambi, sur lesquelles des décisions doivent être prises prochainement. En regard de la grande étendue des champs pétrolifères de Djambi, le Gouvernement Néerlandais ne considérera certainement pas dans l'intérêt de la population et du pays de les faire exploiter par une seule Compagnie.

La « Standard Oil » soumet à l'approbation du Gouvernement Néerlandais le projet de former une Compagnie hollandaise, selon les lois minières des Indes Néerlandaises, et d'après lequel une partie des champs de Djambi serait exploitée sur la base de la loi Djambi. Ce projet devrait être soumis à la deuxième Chambre des Etats Généraux. La « Standard » se déclare prête à fournir toutes les garanties nécessaires pour l'exploitation du territoire précité.

La « Standard » est convaincue que le Gouvernement Néerlandais admettra facilement que les Etats-Unis, qui sont et ont toujours été les plus gros producteurs de pétrole, pourront apporter aux intérêts hollandais autant de profit qu'ils l'ont fait pour leurs propres citoyens. (1) Nous autres, Compagnies américaines, croyons donc avoir tous les droits de participer au développement des champs de pétrole de Djambi, et sommes assurées que cette participation servirait aussi bien les intérêts de la Hollande que ceux des Etats-Unis, et aiderait à resserrer les liens d'amitié qui existent entre les deux pays ».

L'opinion publique en Angleterre n'en est pas moins inquiète. « Depuis la guerre, déclare le « Times », la question

(1) La question n'a pourtant pas été résolue suivant ses désirs, car la Chambre Haute a, par 27 voix contre 18, confirmé le vote de la Chambre Basse.

du pétrole est devenue une question internationale au premier chef. L'Angleterre y prend un intérêt particulier : nul pays ne dépend davantage pour sa tranquillité de la puissance sur mer et dans l'air. Quand jusqu'à Trafalgar, l'essentiel était d'avoir de bons navires en chêne, elle veillait avec soin sur ses forêts... Elle ne peut en faire autant pour le pétrole, en possédant peu dans l'Empire ».

Les Etats-Unis veulent l'égalité de traitement. L'Angleterre nie la justice de cette revendication. « Vous produisez chez vous, leur dit Lord Curzon, 60 à 70 % du pétrole que l'on consomme ; au Mexique et ailleurs, vous contrôlez 12 % de la production mondiale. Nous, nous n'en avons que 4 % et dans des territoires très éloignés de chez nous ».

Les Etats-Unis répondent que d'ici 18 ans tout leur pétrole sera épuisé, et qu'ils n'arrivent même pas à satisfaire leur consommation intérieure. Les commandes de 1920 dépassent la production. « Erreur ! répliquent les Anglais. L'excès de la demande a fait hausser le prix du pétrole et, par réaction, cette demande a diminué. Vous avez même été forcés de baisser les prix. Le pétrole de Pensylvanie est à 3 $ le baril depuis Décembre au lieu de 6 $ 10. Et si le Mexique se développe, l'oscillation du pendule en ce sens va continuer. Mais vous n'avez pas à craindre l'épuisement du pétrole américain. Lisez les rapports de vos experts. M. David White, qui fait partie de l'Inspection Géologique des Etats-Unis, a bien déclaré que la production du pétrole est à l'apogée, et que la diminution commence. M. Lane, ex-secrétaire de l'Intérieur, a même donné les statistiques de l'épuisement :

90 %..... Lima Indiana ;
70 %..... Appalachian ;
65 %..... Colorado ;
51 %..... Illinois.

Mais M. White admet lui-même qu'il y a des quantités de terrains pétrolifères insuffisamment exploités ou même encore inconnus. Quant au pétrole du Mexique, qu'on prétend menacé par l'eau salée, il n'y a pas à s'inquiéter. L'exploitation est encore à ses débuts et réserve d'agréables surprises ».

Lord Curzon, d'ailleurs, d'un geste dédaigneux, balaie toutes les statistiques. « On ne peut, dit-il, se fier à leur exactitude ». Mais ce geste n'a pas impressionné les Etats-Unis : ils sont résolus à obtenir satisfaction à tout prix !

CHAPITRE XV

LA RÉPLIQUE AMÉRICAINE

Déjà les Etats-Unis ont commencé à riposter, en poursuivant la réalisation fiévreuse d'un programme maritime qui vise d'une façon générale à enlever à l'Angleterre l'hégémonie des mers. Ils ont construit une flotte commerciale immense qui, au 30 juin 1920, représentait déjà plus de 28.000 navires. Et leurs chantiers sont en train de construire des dreadnoughts plus puissants que ceux de l'Angleterre. A la conférence de Washington, la Grande Bretagne a dû renoncer à exercer seule la Suprématie Navale. Elle n'eut d'ailleurs plus pu continuer à lutter. Les Etats-Unis peuvent, sans se gêner, consacrer des milliards à leur flotte, mais l'Angleterre, qui a plus souffert de la guerre, et dont le budget — si l'on en croit ses hommes d'Etat — s'équilibre avec peine, ne le pourrait plus. Le peuple britannique est actuellement si pressuré d'impôts qu'il serait impossible de lui faire rendre davantage.

Si l'Angleterre n'a plus seule la maîtrise des mers, à quoi lui serviront, en cas de guerre, les immenses gisements dont elle s'est assuré la possession dans l'Amérique Centrale, au Mexique, et des deux côtés de l'Amérique du Sud ? A quoi servira tout le travail de la « British Controlled Oilfields » ?

Même si l'Angleterre possédait encore la suprématie navale *dans les mêmes proportions qu'en* 1914, il suffirait à l'Amérique d'avoir *une flotte égale à ce qu'était la flotte allemande* pour lui fermer l'accès de la Mer des Caraïbes : jamais la flotte britannique n'osera s'y risquer. Elle fera comme de 1914 à 1919 !

Or, si la flotte américaine est « à même de fermer les accès de ses rivages et du golfe du Mexique, ses adversaires pourront avoir, dans leurs grandes bases navales, les plus puissants cuirassés, et dans leurs parcs les plus imposantes réserves de camions et d'avions, *toutes ces forces, en l'état actuel de la production pétrolifère, risqueront de se trouver paralysées*, faute d'un approvisionnement suffisant » (1).

Mais les Etats-Unis ne se sont pas contentés d'enlever à l'Angleterre la suprématie navale. En menaçant d'user sur leur territoire de représailles contre la « Royal Dutch-Shell » et les Sociétés britanniques, ils ont forcé le Gouvernement Anglais à céder en ce qui concerne la Palestine et la Mésopotamie. Les Américains ont été d'autant plus furieux de voir arrêter leurs prospecteurs en Palestine qu'ils y avaient obtenu du Gouvernement Turc, avant la guerre, le droit de forage. Toute la vallée de Yarmak, les environs de Bethléem (Vebi Musa), le sud de la Mer Morte et l'est du Jourdain, devaient être prospectés par la « Standard » (2). Aussi le Gouvernement Fédéral s'est-il fait autoriser au début de 1920, par le « General Leasing Act » à

(1) Les grands Programmes nationaux. — Le *Producteur*, Janvier 1921.

(2) Il a fallu 3 ans pour que l'Amérique obtienne satisfaction en ce qui concerne la Palestine. Le 9 Avril 1922, le Gouvernement Anglais a notifié au Département d'Etat de Washington qu'il accordait enfin à la Standard Oil les droits de recherches qu'elle y réclamait et concédait aux Américains les mêmes droits qu'aux nationaux de tout Gouvernement signataire du Traité de Versailles.

exiger, de toute Société pétrolifère opérant aux Etats-Unis, qu'elle ne compte parmi ses actionnaires que des citoyens américains. Une décision judiciaire vient déjà d'être prise, refusant aux sujets anglais le droit d'être actionnaires dans une Société américaine de cette nature. Daniels, Ministre de la Marine, voulait, en outre, faire voter par le Congrès un bill autorisant le Président à mettre l'embargo sur l'exportation du pétrole. La « Royal Dutch-Shell », qui tire maintenant 43 % de sa production des Etats-Unis, n'aurait plus pu la transporter en Angleterre. Mais il fut, à ce sujet, en conflit avec le nouveau Ministre de l'Intérieur, Payne, qui trouvait suffisant le bill qui interdit la location de puits à une corporation d'actionnaires étrangers, à moins que ceux-ci ne soient d'un pays qui « accorde la réciprocité » ; encore faut-il que la corporation ait une majorité d'actionnaires étrangers !

Le système de réciprocité vient d'être inauguré par le président Harding : les Gouvernements qui permettront la libre concurrence aux Sociétés américaines seront traités de même.

Les permissions sollicitées par la « Royal Dutch » lui seront donc probablement refusées, tandis que celles demandées par les Sociétés canadiennes, comme la « Midland Oil », auront bien plus de chances d'être agréées : il suffira que leurs actionnaires anglais deviennent canadiens. Car le Canada a toujours laissé à la « Standard Oil » une très grande liberté sur son territoire. Il a même refusé, en Avril 1919, l'association d'intérêts que lui proposait la « Shell », de peur de blesser Washington. Et si jamais une guerre éclatait entre l'Angleterre et les Etats-Unis, il est à peu près sûr qu'il proclamerait son indépendance et sortirait de l'Empire Britannique.

Le « Leasing Act » pourra devenir une arme dangereuse

entre les mains de la Standard, qui en profitera peut-être pour forcer la main à la « Dutch-Shell », qui a plusieurs fois refusé de coopérer avec elle. Beaucoup de Compagnies Californiennes, filiales de la « Shell », ont déjà été sommées de prouver que leurs actionnaires sont réellement des sujets américains, conformément aux lois du Congrès.

Ainsi commencent à se réaliser les menaces prononcées par Walter Teagle, à la réunion de l' « American Petroleum Institute », en 1920 : « Si les Gouvernements étrangers insistent pour poursuivre leur politique de nationaliser les terrains pétrolifères — *s'ils persistent à garder les dépôts de pétrole pour leur propre bénéfice dans l'avenir, tout en demandant aux Etats-Unis de satisfaire leurs besoins présents* — alors, il n'y a pas d'autre alternative pour nous que de constater l'attitude des Gouvernements étrangers, et par mesure d'autoprotection, d'examiner les moyens de conserver notre pétrole pour nos besoins à nous. Etant donné leur position dans le commerce mondial, et les armes économiques ou financières qu'ils ont sous la main, les Etats-Unis forceraient assurément les autres pays à une nouvelle distribution des terrains pétrolifères, de façon à obtenir une part des territoires que ces pays voulaient garder pour eux ».

L'Angleterre, fait remarquer le sénateur Phélan, *tient la moitié du pétrole mondial et n'en produit que le quart, tandis que les Etats-Unis, possesseurs d'un sixième, en produisent les trois quarts*. Dans les conflits possibles de demain, elle tient non seulement à mettre, par le pétrole, toutes les chances de succès de son côté, mais encore à enlever à ses rivaux éventuels, fussent-ils ses amis d'aujourd'hui, ces mêmes chances de triomphe. Elle agit délibérément pour diminuer les ressources

de l'Amérique, qui, du train dont vont les choses, seront épuisées d'ici dix-huit ans.

Aussi l'ancien secrétaire d'Etat de l'Intérieur, M. Franklin Lane, se demandait avec inquiétude, il y a déjà plus d'un an, si l'Angleterre n'agissait pas ainsi *pour arrêter l'essor naval des Etats-Unis*. « *Or, tels procédés conduisent-ils à la paix ou à la guerre ?* » Est-il admissible que l'Angleterre — non point les capitalistes britanniques, mais l'Etat ou le Gouvernement de la Grande-Bretagne, c'est-à-dire une entité politique — s'empare d'un marché de cette importance et en écarte le reste du monde ? Ne voit-on pas que si, non plus les nationaux, mais les Etats eux-mêmes, représentés par les Gouvernements, se mêlent à la concurrence économique, et se transforment en maisons de commerce ou en firmes industrielles, il n'y a plus à espérer aucun apaisement des conflits qui renaîtront sans cesse de la rivalité commerciale ».

CHAPITRE XVI

DE WASHINGTON A GÊNES

LA LUTTE POUR LES CHAMPS PÉTROLIFÈRES DE LA RUSSIE

Après la Conférence de Washington, la lutte parut momentanément s'apaiser. Le grand maître de la politique anglaise du pétrole, Sir John Cadman, pendant son voyage aux Etats-Unis, prodigua les paroles les plus apaisantes. Il affirma que la politique anglaise ne visait nullement à éliminer les Américains des régions pétrolifères du monde, et se montra même partisan d'une « coopération des capitaux américains et anglais dans l'exploitation du pétrole ». S'il y a eu, ajouta-t-il, des restrictions dans certains Dominions et Colonies, c'est que le Gouvernement central ne pouvait s'y opposer. D'ailleurs, au Canada, la plus grande Société est américaine : l' « Impérial Oil ». A la Trinité, il existe une loi qui donne l'exclusivité des concessions pétrolifères sur les terrains de la Couronne aux seules Sociétés britanniques, mais il n'existe aucune restriction pour les autres terrains de cette colonie.

En Birmanie aussi, la participation du capital étranger est interdite, mais cette interdiction est très ancienne; elle remonte

à 35 ou 40 ans, et il y a lieu de penser qu'elle pourrait être rapidement rapportée. »

Sir John Cadman alla même jusqu'à déclarer qu'il condamnait énergiquement toute intervention des Gouvernements dans la question du pétrole. Cette affirmation de la part d'un des dirigeants de l' « Anglo-Persian » ne manquait pas de piquant. Mais il est certain que le Gouvernement Anglais, sentant qu'il était allé trop loin, éprouvait le besoin de jeter du lest. Une trêve des pétroles fut secrètement négociée pendant la Conférence de Washington, en marge du grand accord naval. L'Angleterre consentit même à laisser la « Standard Oil » s'introduire dans les cinq provinces du nord de la Perse, jadis réservées à l'influence russe. « La Standard », pour obtenir malgré l'opposition initiale de l' « Anglo-Persian », ces concessions du Gouvernement Persan, n'avait pas hésité à faire intervenir le ministre américain à Téhéran. L'appui que ne refusèrent jamais les représentants de Washington au grand trust fut toujours pour lui l'une des principales causes de ses triomphes.

Mais la lutte entre l'Angleterre et les Etats-Unis ne devait pas tarder à reprendre avec une acuité accrue, pour la conquête des derniers champs de pétrole en deshérence, du Caucase à l'Oural et au Turkestan. La Conférence de Gênes restera, aux yeux de l'Histoire, beaucoup moins une grande œuvre pour la la paix du monde, que la « Conférence du Pétrole » où furent offertes par Tchitchérine aux convoitises des Puissances les immenses richesses de l'ancien Empire des Tzars. Comme je l'ai montré dans la préface de l'édition russe de mon livre (1), qui vient d'être traduit sous la direction de l'ancien président de la Société Technique Impériale de Bakou, ingénieur en chef

de la Société Rouno, du groupe Nobel, M. Mélik-Noubaroff.

« Si la Russie, qui au début du XX[e] siècle, occupa quelques années la première place dans la production mondiale, ne tient plus aujourd'hui que le troisième rang, *les réserves contenues dans son sol n'en sont pas moins telles qu'elles dépassent 1 milliard de mètres cubes, atteignant presque celles des Etats-Unis et de l'Alaska réunis* (1.113.000.000 m3). La Perse et la Mésopotamie, le Mexique lui-même, ne viennent qu'après elle, ainsi que le nord de l'Amérique du Sud. Quant aux autres régions, elles suivent de très loin. Le jour où les réserves des Etats-Unis seront épuisées, ce qui ne tardera guère plus d'une vingtaine d'années, à moins de circonstances exceptionnelles — vu les proportions effrayantes de leur consommation — elle jouera un rôle considérable dans le Monde.

Les superficies exploitées dans toutes les régions de la Russie, de la Sibérie et du Caucase sont très inférieures à l'étendue des gisements reconnus; et ces derniers ne représentent eux-mêmes qu'une faible portion de ceux dont des études sommaires établissent l'existence certaine. Les richesses pétrolifères de la Russie représentent à elles seules *un sixième des réserves de l'Univers*. Voilà pourquoi elles furent à Gênes l'objet de si âpres convoitises. »

La question du pétrole est la première question politique du

(1) Pierre L'Espagnol de la Tramerye ; « Mirovaya Borba za nephte » (Edition russe de la « Lutte Mondiale pour le Pétrole »). Ce livre qui vient de paraître à Paris (Société d'Editions franco-russe, 22, rue d'Anjou) paraîtra d'ici la fin de l'année en Angleterre, aux Etats-Unis, en Allemagne, dans les Etats Baltes, les Républiques du Caucase, en Chine, au Japon. Ses exemplaires arrivés à Bakou en Janvier 1923 y ont été vendus 5 millions de roubles. Et ce sera un des premiers livres qui pénètrera en Russie Soviétique.

temps présent ; mais dans cette Conférence où devait se jouer l'avenir de l'Europe, *nous étions le seul peuple qui n'eût pas l'air de s'en apercevoir.* Le quai d'Orsay n'avait pas daigné désigner pour Gênes un seul expert pétrolier (1); mieux que cela, je puis affirmer que *le seul des délégués français qui connut la question du pétrole avait reçu pour instruction précise avant son départ de se tenir systématiquement à l'écart de toutes les discussions relatives au pétrole.*

Il était d'ailleurs manifestement impossible de prétendre régler à Gênes la question du pétrole russe en dehors de toute représentation des Etats-Unis. Notre délégation se borna à observer. Du moins la France gagna-t-elle à cette abstention de ne prendre aucune part à cette scandaleuse course aux concessions dont les coulisses de Gênes offrirent aux délégués des Soviets le lamentable spectacle, tandis qu'ils discutaient avec les représentants officiels des puissances les grands principes de la Morale Internationale.

C'est dans cette atmosphère enfiévrée qu'éclata brusquement la nouvelle de la signature par Krassine du contrat conférant à la « Royal Dutch-Shell » le monopole du pétrole de la région du Caucase. L'émotion fut grande ; elle provoqua aussitôt de solennels démentis, plus retentissants que satisfaisants. Les rares pétroliers, astres et satellistes, qui ne se trouvaient pas encore à Gênes, s'y précipitèrent, prêts à la bataille.

Le Gouvernement Français y envoya immédiatement M. Laurent Eynac.

Et encore le Conseil des Ministres avait-il décidé de l'y déléguer seul comme personnalité officielle ! Ce n'est que dans

(1) Il avait pourtant été averti dès le mois de Mars de l'accord qui se préparait entre la Shell et les Soviets, et avait connu le texte du contrat.

l'après-midi du jour où cette décision fut prise, qu'on voulut bien reconnaître que M. Eynac ayant depuis un an perdu le contact avec ses anciens services, il était nécessaire de lui adjoindre M. l'Intendant Pineau, qui dirige avec une remarquable compétence le Service des Essences et Pétroles au Ministère du Commerce.

Adoptant le point de vue belge sur la restitution des biens privés, la délégation française défendit énergiquement nos intérêts anciens dans le pétrole russe : au cours de Décembre 1920, *ils représentaient une valeur de* 200 *millions.*

Une politique commune fut élaborée avec les principales Sociétés de pétrole belges, dont l'importance au Caucase égale la nôtre, en vue de la défense des droits acquis avant et après la nationalisation des mines et des usines par les Soviets. M. Laurent Eynac s'est très nettement réclamé auprès du Gouvernement Britannique des stipulations du pacte de San-Remo, pour obtenir au Caucase, en faveur des intérêts français, une égalité absolue de traitement. Il s'appuyait sur l'article 2 du pacte, basé sur le principe de la coopération cordiale et de la réciprocité dans tous les pays où les intérêts pétroliers de la France et de l'Angleterre peuvent pratiquement se combiner (1) — et sur l'article 6, ainsi conçu :

« Dans les territoires qui dépendraient de l'ancien Empire Russe, les deux Gouvernements accorderont leur appui commun à leurs ressortissants respectifs dans leur efforts communs pour obtenir des concessions pétrolifères et des facilités d'exportation, et pour favoriser la livraison du pétrole ».

Le Gouvernement Britannique, peu soucieux de gêner les

(1) Cf. chap. XIX : « Comment l'Angleterre a réussi à lier à elle la France dans sa lutte contre les Etats-Unis ».

négociations particulières de la « Royal Dutch-Shell » et des Soviets, s'en tira très habilement en donnant à cette dernière clause une interprétation restrictive. M. Chamberlain n'alla-t-il pas jusqu'à déclarer le 15 Mai 1922 à la Chambre des Communes que la clause 6 et les autres dispositions analogues de l'accord de San-Remo ne deviendraient effectives que si des Français et des Anglais décidaient d'acquérir en commun des concessions déterminées. Les ressortissants d'un seul pays, *comme les trusts anglais, conserveront donc toute liberté de manœuvre.* Si, à la lueur de ces explications, on apprécie quelle menace de monopole renfermait l'adjonction à la Clause VII du Memorandum du 2 Mai 1922, stipulant, à la demande de la délégation britannique, qu'au cas où l'exportation des biens appartenant anciennement aux étrangers ne pourrait être assurée qu'en les incorporant dans un groupement général, *le droit préférentiel à la restitution du bien ne s'appliquerait pas*, on peut se demander ce qu'il adviendrait en pareil cas de la cordiale « coopération franco-britannique » affichée au frontispice de San-Remo. Ne serait-elle qu'une formule vide ? (1)

***

Depuis longtemps, la « Royal Dutch-Shell » cherchait à mettre la main sur les gisements de la Russie, et à réaliser ainsi, d'accord avec le Gouvernement Britannique, son rêve d'hégémonie mondiale du pétrole. Si elle n'a pas fusionné au début de 1922 avec l' « Anglo-Persian » et la « Burmah Oil », c'est uniquement par crainte des représailles américaines. Il en fut fortement question, mais M. Lloyd George, après bien des hési-

(1) « En matière de pétrole — a très justement écrit M. Pomaret — il n'y a plus d'amitiés qui comptent, et les ennemis de la veille se rapprochent ». Pendant toute cette conférence, l'Angleterre fut beaucoup plus près de la Russie que de la France.

tations, refusa d'y consentir : si peu de temps après l'accord naval de Washington, cela eut soulevé aux Etats-Unis une émotion considérable, et aurait paru une véritable provocation.

Dès que l'Angleterre eut signé avec Moscou son accord commercial, la « Royal Dutch » entama immédiatement des négociations avec les représentants des Soviets, relations qui ne tardèrent pas à se traduire par la vente de 10.000 tonnes de pétrole à l' « Asiatic Petroleum », l'une des filiales de la « Dutch-Shell ».

Je puis dire ici quels sont ceux qui signèrent pour les Coopératives russes de production ; ce furent Krassine, Rosovsky, Madame Varvara Pololvstef, Victor Nogin et Basil Trysin.

Le fameux accord entre la Shell et les Soviets, qui remua la presse du monde entier, et dont la divulgation produisit un scandale tel qu'elle faillit faire sauter la Conférence, n'a pas été conclu à Gênes. *Il fut rédigé à Londres, en Février*, sous la forme que voici :

Le Gouvernement russe des Soviets serait disposé à prendre en considération la proposition suivant laquelle la vente de tous les produits du pétrole disponibles pour l'exportation des divers champs de Russie serait mise entre les mains d'un Syndicat formé sur les bases suivantes :

Le capital initial sera formé par des contributions égales du Gouvernement russe et du groupe étranger.

La direction du Syndicat aura le contrôle de toute la vente et sera entre les mains d'un Conseil composé d'un nombre égal de représentants du Gouvernement russe et du groupe étranger.

Le Syndicat sera responsable vis-à-vis du Gouvernement russe de la meilleure vente possible des produits du pétrole. Afin de retirer le plus d'avantages d'une telle vente, le Syndicat aura à fournir ou à acquérir en temps voulu l'organisation nécessaire à la distri-

bution ce qui, en fin de compte, nécessitera une certaine dépense de fonds.

On suggère de trouver le capital nécessaire à ces débours par l'émission d'obligations à un certain taux d'intérêts.

Le payement de l'intérêt principal de ces obligations devra être garanti par le groupe étranger.

Le Syndicat recevra, en rémunération de son activité, une certaine Commission sur toutes les ventes ; laquelle commission sera fixée d'après une échelle mobile, dépendant des quantités vendues.

Pour les quantités jusqu'à concurrence de 100.000 tonnes, on suggère 5 % ; pour les quantités supérieures, une échelle proportionnée pourrait être calculée par un accord mutuel. De plus, il est entendu que tout excédent de prix réalisé dans la vente de l'huile russe sur le prix d'exportation du marché américain, appartiendra entièrement au Syndicat.

Après déduction des frais généraux, les bénéfices ainsi réalisés seront consacrés tout d'abord au payement de l'intérêt des obligations, si le Syndicat en émet, le reste étant partagé par parts égales entre les deux groupes formant le Syndicat, c'est-à-dire le Gouvernement russe et le groupe étranger.

Ces arrangements seront valables pour une période assurée de 5 ans, après laquelle le Gouvernement russe aura le droit de racheter les obligations au prix d'émission ou à toute autre condition qui pourrait être stipulée au moment de l'émission, et de mettre fin à la convention. Le Gouvernement russe est également obligé de donner un an de préavis à la fin de la quatrième année, au cas où il désirerait mettre fin à la convention. A défaut de ce préavis, la convention tiendrait pour une nouvelle période de 5 années.

Il est entendu que le Gouvernement russe aura le droit, en tout temps, de vendre des produits du pétrole directement aux Gouvernements étrangers, mais ces ventes ne pourront, en aucun cas, dépasser au total 50 % de la quantité annuellement disponible pour l'exportation.

Le succès du Syndicat dépendra tout d'abord entièrement des facilités de transport des stocks de produits du pétrole disponibles, des champs aux divers ports d'embarquement.

Pour le moment, ces facilités font malheureusement défaut jusqu'à un certain point et, dans le but de remédier à la situation, le groupe étranger du Syndicat devra être disposé à placer dans le système de transport au moins de 500.000 £. Ce montant, ainsi que tous les autres montants mentionnés plus bas, sera garanti par le Gouvernement russe, et, en cas de nécessité par les stocks d'huile russe.

Cet argent sera employé à l'achat du matériel de roulage nécessaire à l'entretien des pipe-lines pour les divers produits.

Sur les sommes ainsi placées, des obligations de transport seront émises au taux d'intérêt de 8 % ; de plus, ces obligations auront droit à une bonification dont le montant sera déterminé par la quantité de produits du pétrole transportés en surplus d'une certaine quantité à fixer.

Le montant de cette bonification pourrait être fixé par accord mutuel et prendra la forme d'une taxe convenue sur chaque poud de produits du pétrole transporté en Russie au-dessus d'une quantité déterminée.

Le payement de l'intérêt de ces obligations sera garanti par le Gouvernement russe et, en cas de nécessité, par des stocks d'huile existants.

L'organisation de transport ainsi formée par le nouveau matériel de roulage à acquérir et par celui qui est à présent disponible, se trouvera sous la direction d'un Conseil composé d'un nombre égal de délégués du Gouvernement russe et du groupe étranger. Le président de ce Conseil sera nommé par le Gouvernement russe.

Tout le matériel de roulage, ainsi que tout ce qui appartiendra à cette entreprise en commun, sera exempt de réquisition ou de confiscation aussi bien de la part du Gouvernement central que des autorités locales.

Le Conseil de l'entreprise sera libre de faire appel à des travailleurs qualifiés étrangers, et, en général, d'administrer et de diriger l'affaire au mieux des intérêts de l'entreprise et du but à atteindre.

Toute augmentation de capital dont l'entreprise pourrait avoir besoin sera fournie par des contributions égales du Gouvernement russe des Soviets et du groupe étranger.

La réalisation d'une telle augmentation prendra la forme d'une émission d'obligations à un taux d'intérêts à fixer par accord mutuel au moment de l'émission, le Gouvernement russe étant responsable de la souscription d'une moitié de l'émission et le groupe étranger de l'autre moitié.

Ces obligations auront également droit à une bonification de la même façon que les obligations mentionnées en premier lieu.

Les activités du Conseil de l'entreprise en commun en Russie devront être guidées par tous les décrets et lois de la République socialiste fédérale russe et par tous les règlements en vigueur.

De tous les employés du Syndicat en Russie, 50 % seulement peuvent être non Russes.

Si un accord sur ces bases était réputé possible, le groupe étranger aurait le droit de déléguer ses représentants en Russie pour examiner les conditions de transport et prendre des échantillons des stocks existants, etc...

Après un laps de dix ans, le Gouvernement russe sera libre de racheter les obligations de transport au prix de l'émission et à toute autre condition posée au moment de l'émission.

Il est bien entendu que ces conditions prévoiront certaines bonifications lors du rachat, à calculer sur le bénéfice moyen durant les deux dernières années de travail de l'entreprise en commun.

Le Gouvernement russe devra signifier son désir de racheter ces obligations au plus tard à la fin de la neuvième année.

Je sais que des modifications sérieuses à ce contrat avaient été entrevues par les deux parties au cours des négociations. *Elles ne devaient être introduites qu'au cas où M. Lloyd George aurait réussi à faire obtenir à la République Fédérale des Soviets sa reconaissance « de jure »*. Cet accord, qui fut bien et dûment paraphé à Gênes, *mais non signé*, ne visait que les concessions de gisements non encore exploités. Mais le Gouvernement Soviétique avait *verbalement promis de faire passer aux mains des Anglais les champs en exploitation et nationalisés par lui depuis*

4 *ans*. De plus, pendant tout cet hiver, des groupements anglais s'étaient mis en relations, *par l'intermédiaire de Krassine*, avec les anciens propriétaires de ces concessions, et avaient traité avec eux de leur reprise.

Le Gouvernement Bolchéviste a toujours poussé les puissances étrangères qui cherchaient à s'assurer une part des pétroles russes à traiter de leur côté avec les propriétaires dépossédés afin de ne plus avoir à craindre aucune revendications dans l'avenir.

Le jeu de la « Royal Dutch » fut très habile : dès le mois de Janvier 1922, elle fit répandre le bruit qu'elle avait des difficultés avec le Gouvernement Britannique, et qu'elle était obligée de s'appuyer sur la France.

Cette manœuvre réussit si bien, que lorsqu'on apporta à nos représentants à Gênes, des précisions sur la conclusion alors toute proche de l'accord entre la « Shell » et les Soviets, ils haussèrent les épaules, souriant dédaigneusement : la rivalité entre la « Royal Dutch » et l'Angleterre était certaine ; si le grand trust obtenait quelques avantages, la France en tirerait profit. Il valait bien mieux le laisser agir ! Leur désillusion fut amère.

⁂

Or, ce n'est pas depuis 1922, mais depuis 1919 que le Gouvernement Britannique, d'accord avec la « Royal Dutch-Shell » cherche à s'assurer la production des puits de pétrole du Caucase. Les pourparlers furent d'abord menés avec lenteur. M. Lloyd George n'avait pas encore à ce moment grande confiance dans la durée du régime bolchéviste. Il n'envisageait même pas

l'éventualité de traiter avec ses dirigeants. Les financiers de la « Dutch-Shell » ne s'adressèrent qu'aux grands propriétaires de pétrole russes dépossédés, et le 27 Juillet 1920, une des plus puisantes filiales du trust, la « Bataafsche Petroleum », acheta une grande partie des actions que possédaient MM. Mantacheff, Lianosoff et Pitoëff dans les Sociétés du Caucase. Car le célèbre acteur russe Pitoëff est aussi un grand propriétaire de naphte.

Le prix d'achat fut fixé à 11.042.000 £ ; 645.000, soit au cours d'alors plus de 30 millions de francs, furent immédiatement versés. Le reste devait être payé en huit échéances, dont les propriétaires russes ne touchèrent même pas la première. C'est que les temps avaient rapidement marché.

M. Lloyd George avait été pris par le Gouvernement de Moscou d'une subite et violente sympathie. Il voyait maintenant en lui le sauveur qui assurerait à l'industrie anglaise en sommeil les marchés de reconstruction de l'immense empire dévasté. Il était décidé à lui donner sa consécration officielle, à lui amener celle de l'Europe entière, et à approuver ses théories et ses actes, notamment les nationalisations. Dès lors, la « Shell » crut n'avoir plus rien à faire avec les propriétaires du régime disparu. Et le colonel Boyle, l'un de ses plus actifs directeurs, entra en relations avec Krassine qui *promit de réserver à la « Royal Dutch-Shell » le monopole de l'exportation du pétrole russe.*

Krassine promit tout ce qu'on voulut, laissa établir le contrat. Mais du jour où on parla de le signer à Gênes, il donna au projet une publicité telle que le « tolle » diplomatique général qui s'ensuivit en interdit la signature.

Car ce sont les Soviets eux-mêmes qui ont divulgué leur

accord avec la « Shell ». Ils ne veulent pas remettre entre les mains d'un seul peuple, et surtout d'un peuple aussi conquérant, aussi ambitieux que le peuple anglais, la plus grande richesse de la Russie.

Le Gouvernement Britannique a manqué de peu son plus grand rêve :

La conquête des gisements de pétrole restant dans le Monde entier — conquête qui lui eût assuré la suprématie de l'avenir, et eût fait des autres peuples ses tributaires !

Mais malgré tout, je crois en l'avenir de cette race anglaise, dont un chef de gouvernement ne craignait pas de dire, 20 ans avant que l'Allemagne n'eût commencé à rêver de la suprématie européenne : « Je crois en cette race, la plus grande des races gouvernantes que le monde ait jamais connues, en cette race anglo-saxonne, fière, tenace, confiante en soi, résolue, que nul climat, nul changement ne saurait abâtardir, et qui infailliblement, sera la force prédominante de la future Histoire ».

QUATRIÈME PARTIE

Position de la France

CHAPITRE XVII

LE CARTEL DES DIX

Dans cette lutte aiguë que se livrent l'Angleterre et les Etats-Unis pour la Domination Pétrolifère Mondiale, quelle est la position de la France ? Si la France ne possède encore que très peu de pétrole, quoique on en ait découvert dans diverses parties de son Empire Colonial et que celui d'Alsace lui ait fait retour, elle est, par son importance politique, un « second » qui peut décider de la Victoire. D'où les efforts faits par les deux grandes nations anglo-saxonnes pour se l'attacher.

Après 1870, le commerce du pétrole ne fut plus libre en France. Il tomba aux mains de dix grandes maisons qui, à l'abri des barrières douanières établies par l'Assemblée de Versailles aussitôt après la Commune, formèrent un Cartel jouissant d'un véritable monopole et se partageant les différentes régions de la France. Ces dix maisons ne se firent pas concurrence : elles fixèrent ensemble leurs prix et se répartirent les quantités à écouler. Il eut été impossible à une onzième de s'établir en France sans leur consentement. Le premier Cartel, celui de 1885, ne comprenait que trois membres : autour d'eux vinrent s'agglomérer, en 1893, les autres Raffineries existantes. Ainsi fut formé le Cartel des Dix :

Fenaille et Despeaux ;
Desmarais frères ;
Compagnie Industrielle des Pétroles ;
Fils de A. Deutsch :
Raffinerie du Midi ;
Société Lille-Bonnières-Colombes (L. B. C.) ;
Paix et Compagnie ;
Lesieur et fils ;
Compagnie Générale des Pétroles ;
Raffinerie de pétrole du Nord.

Telles étaient les dix maisons qui, à l'abri du tarif douanier, ridiculement élevé, établi le 8 Juillet 1871, avaient monopolisé à leur profit la vente du pétrole introduit par la « Standard », alors toute puissante. Réunissant un capital ne dépassant pas 100 millions, *elles faisaient à elles dix un bénéfice de* 50 *millions par an* (1). *Aussi la France payait-elle le pétrole plus cher que*

(1) Henry Bérenger : *Le Pétrole et la France*, p. 280.

n'importe quel autre pays d'Europe ! Protégé par ses accords avec les trusts par lesquels il leur garantissait un monopole du ravitaillement, le Cartel ne fit aucun effort : nous n'avions que 400 wagons-citernes, 54 entrepôts de vrac, 17 raffineries : jamais l'industrie de la raffinerie n'a employé chez nous plus de 300 à 400 ouvriers, sur lesquels un peu plus d'un tiers seulement étaient des spécialistes (1). Notre flotte pétrolifère ne comprenait, en 1914, que 14 petits bateaux de 3.000 à 6.000 tonnes, dont 3 seulement naviguaient sous pavillon français. Les autres étaient sous pavillon anglais, « afin de bénéficier d'un régime de navigation moins onéreux ». Ce fut une véritable humiliation pour la France lorsqu'elle dut, au début de la guerre, prier la Grande-Bretagne de bien vouloir les lui rendre : l'Angleterre les avait réquisitionnés ; si elle n'avait pas été notre alliée, la France se fût trouvée dès le premier jour désarmée !

Depuis la loi de 1893, qui abaissa les droits d'entrée de 20 fr. à 9 fr. par quintal pour le pétrole brut, et de 32 fr. à 13 fr. 50 pour le raffiné, — réduisant l'écart inoui de 120 francs par tonne qu'il y avait entre les deux, — le Cartel des Dix s'est entendu avec la « Standard Oil » pour introduire en France des raffinés américains salis de 7 à 8 % de résidus *qu'il faisait passer pour bruts*, frustant le fisc de droits considérables et réalisant ainsi des gains énormes. L'entente avec la « Standard » se transforma vers 1904 en une *dépendance étroite :* les Dix ne furent plus en France que les représentants de Rockefeller, *ses importateurs de pétrole : la « Standard » détermina la quantité qui serait vendue par chacun d'eux, et elle leur fit signer l'engagement d'appliquer les prix de vente qu'elle leur fixerait au début de chaque semaine.* Dans les anciennes raffineries de Rouen, Paris,

(1) Le Page : *L'Impérialisme du Pétrole.*

Bordeaux, etc., les agents de la « Standard » se livrèrent à une simple opération de distillation, véritable fiction de raffinage, bien connue sous le nom de « crackingnage » : ils introduisaient un mélange d'essence minérale et d'huile de pétrole manufacturées en Amérique, mélange qu'il suffit de chauffer un peu pour séparer les parties volatiles (essences de pétrole) des parties lourdes (huiles de pétrole). Cette fiction a toujours été admise par les fonctionnaires de l'Etat : elle a permis d'introduire comme pétrole brut, ne payant que le minimum de droits, de véritables raffinés. Des millions furent ainsi perdus par l'Etat au profit de quelques privilégiés.

Plus tard, le Cartel ayant fait un arrangement avec « André et Cie », qui s'engageait à ne livrer d'huile russe qu'à lui, la « Standard » voulut qu'on le soumit à sa ratification, et mit comme condition à cette dernière qu'André ne livrerait que dans les proportions déterminées par elle.

C'est ainsi que la « Standard » domina en France jusqu'à la guerre, fixant ses prix et éliminant les autres importateurs Mais, malgré l'abaissement des tarifs douaniers en 1893, ils restèrent si élevés que, dans sa séance du 15 Mai 1913, le Conseil Supérieur de la Navigation Maritime se plaignait des « difficultés que l'on a à se procurer en France du pétrole à des conditions acceptables ». Le mazout, dont le prix est très bas, ne pouvait pas entrer dans notre pays à cause des 9 francs de droits dont le législateur l'avait frappé, sans discriminer, entre les divers espèces de pétrole brut d'une valeur plus ou moins élevée. *Le monde en* 1918 *en consommait* 30 *millions de tonnes, la France pas un quintal.* Et sa marine était très en retard sur les autres nations au point de vue de l'emploi du moteur Diesel. Très peu de ses unités marchaient au pétrole.

« Ce qui arrête absolument les armateurs », écrivait le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, dans une lettre qu'il adressa le 2 Juin 1913 au Ministre du Commerce, « est le prix exagéré auquel les exigences fiscales font monter le combustible liquide ». Le 21 Juillet, M. Charles Roux, le Président du Comité Central des Armateurs, fit une démarche pour obtenir l'abaissement de ces tarifs. Elle resta sans résultats jusqu'en 1919, date à laquelle M. Clémenceau fit voter par la Chambre la loi du 7 Août, qui abaissait les droits d'entrée sur le mazout de 9 fr. à 0 fr. 40. Enfin tombait la barrière douanière prohibitive. La taxe acquittée par le charbon étant alors de 1 fr. 10 la tonne, *une tonne de combustible liquide acquittait des droits 119 fois plus élevés* (90 à 120 fr.). Cette taxe au point de vue fiscal ne rapportait rien au Trésor : *son taux élevé empêchait toute importation.* Et la France lui devait de s'être laissée distancer par tous ses rivaux.

CHAPITRE XVIII

LE CONSORTIUM PÉTROLIER

Au début de la guerre, l'Etat Français ne possédait aucune réserve d'essence ni de pétrole : nouvel exemple du manque de préparation si souvent constaté !

Les « Raffineries » disposaient d'un stock s'élevant à la fin de Juillet 1914, d'après les statistiques douanières, à :

408.200 quintaux de pétrole brut ;
433.560 quintaux de pétrole raffiné ;
342.090 quintaux d'essence.

Pour faire face aux premiers besoins, on les réquisitionna. Mais, dès le mois de Septembre, on substitua à ce régime celui des contrats signés avec les « Dix ». Le Cartel s'engagea à faire face aux besoins de la France ; il se chargea des achats à l'étranger : l'Etat était ainsi un simple client bénéficiant d'un droit de priorité sur les autres.

La consommation était alors peu importante. Au moment de la première bataille de la Marne, nous avions 22 escadrilles de six avions (= 132) à moteur de 80 ou 100 chevaux ;

110 camions automobiles et 50 tracteurs (= 160).

Les Allemands en avaient 70.000 ! (1).

Lors de la bataille de Champagne, nous avions 4.000 aéroplanes et 8.500 auto-camions : cela nous contraignit à faire passer nos réserves de pétrole de 22.000 à 40.000 tonnes. Mais, dès Avril 1916, commença la crise de l'approvisionnement. Les paiements à l'étranger étaient supérieurs aux possibilités du Cartel, qui, venant de verser un acompte de cent millions sur les achats effectués par l'Etat, ne pouvait avancer davantage. La crise alla s'aggravant pour atteindre après l'entrée en guerre des Etats-Unis, en Novembre 1917, son point culminant. Notre ancienne petite flotte pétrolifère apparut vite aussi insuffisante que la dimension des bassins aménagés dans nos ports pour des bateaux-citernes de 4 à 5.000 tonnes, alors que les tank-steamers américains avaient de 10 à 15.000 tonnes. Le 5 Décembre 1917, le Cartel des Dix dut avouer son impuissance et s'en remettre à l'Etat d'une tâche qui le dépassait : nos stocks étaient menacés de tomber à néant au 1er Mars 1918. Il fallut « opérer un redressement que l'Histoire enregistra comme un des plus solides coups de reins de l'Entente à l'heure décisive, et qui a eu pour résultat — grâce à la pression que le président Wilson exerça sur la « Standard », en notre faveur — « de doubler le chiffre de nos importations de pétrole et d'essence ». (Rapport adressé à M. Clémentel, Ministre du Commerce, en Avril 1918). M. Wilson, dès qu'il reçut l'appel émouvant de Clémenceau, réunit dans son cabinet Bedford et W. Teagle, et exigea qu'un certain nombre de leur navires fussent déroutés et dirigés vers la France. Huit jours plus tard, trois magni-

(1) Rapport déposé sur le bureau de la Chambre par le duc de la Trémoille le 20 Mars 1919.

fiques tank-steamers entraient dans un de nos ports, apportant 30.000 tonnes d'essence. Et, depuis ce moment, grâce à un nouveau système de rotation des navires (on obtint un voyage de plus par an, par bateau : cela nous fit gagner 160.000 tonnes), la France put recevoir un apport annuel qui, à la fin, dépassa même un million de tonnes. Sa consommation ne cessait de s'accroître : les besoins du front s'élevèrent, à certains moments, à 1.800 tonnes *par jour*. Nous avons consommé :

1914 (premier semestre : paix) = 200.000 t.
1914 (deuxième semestre : guerre) = 276.000 t. — 476.000 t.
1915 = 457.000 tonnes.
1916 = 640.000 —
1917 = 610.000 —
1918 = 1.000.000 —

87 1/2 % *de ce pétrole fut fourni par le Continent Américain* : Etats-Unis, Mexique, Trinité, Amérique du Sud, etc. ; 12 1/2 % *seulement par l'Ancien Continent. C'est ce qui explique pourquoi, en cas de nouvelle guerre, il serait impossible à quelque puissance que ce fût, d'être victorieuse si l'on arrivait à barrer à ses tank-steamers l'accès du Nouveau Monde.*

Rien que pendant le mois d'Octobre 1918, la consommation des armées alliées a été :

Pour les Français, de 39.000 tonnes ;
Pour les Américains, de 20.000 tonnes ;
Pour les Anglais, de 32.000 tonnes.

La « Shell » arrivait à peine à suffire au ravitaillement des armées britanniques. Sans le concours de la « Royal Dutch »

et de la « Standard Oil », « *nous aurions dû cesser les hostilités, à notre désavantage,au cinquième mois de la guerre* »(1).

Depuis le moment où le Cartel des Dix dut avouer son impuissance, au milieu d'une crise qui faillit nous faire perdre la guerre, il s'était borné à conditionner les produits achetés et entreposés par l'Etat. Son rôle était devenu singulièrement secondaire, quand le Ministre du Commerce le transforma en consortium.

Le consortium pétrolier est né des nécessités de la guerre, comme le consortium des cotons, le consortium des huiles. Au milieu de ces grands conflits, des Associations économiques puissantes, sous le contrôle de l'Etat, peuvent seules permettre aux industries et aux commerces nationaux, de ne pas périr faute de moyens et de faire face aux besoins énormes révélés par la lutte. Au moment où la République, par crainte de l'étranger, prit la forme d'une monarchie absolue, nous inaugurâmes, sous les dehors d'un socialisme d'Etat protecteur, un système d'exploitation intense des forces économiques du pays, de ses produits monopolisés, accaparés, réquisitionnés. Le Gouvernement fut en fait réduit à une Société de consortiums, qui, chacun dans sa sphère, était unique acheteur et répartiteur des richesses. Il y eut le Comité des forges, celui de la métallurgie ; il y eut aussi celui des pétroles.

En face des difficultés d'importation, de main-d'œuvre, de matières premières, de fret et de change, la liberté pure et simple du négociant ou de l'industriel isolé n'est plus qu'un vain mot, parfois même une apparence dangereuse.

(1) Déclaration faite par M. Henry Bérenger à la tribune du Sénat le 2 Juin 1920.

Le régime du consortium a été réclamé par le Gouvernement des Etats-Unis : ayant créé des organes de centralisation pour ses exportations, il désirait que ces organes se trouvâssent en face, non de commerçants dispersés, mais des Etats alliés eux-mêmes. Les grands accords interalliés passés à Londres et à Paris, en Novembre 1916 et Décembre 1917, ont, sur l'initiative de M. Clémentel, consacré le principe de ces Syndicats industriels et commerciaux responsables financièrement devant l'Etat devenu acheteur direct. L'Etat français ne tenait d'ailleurs pas à voir les bénéfices inouïs qui allaient résulter du doublement de nos importations en pétrole — nous importâmes pour un milliard par an — tomber entre les mains du Cartel des Dix. Il lui imposa donc le 29 Mars 1918, après trois mois d'études et de mise au point, un curieux contrat :

Se réservant le monopole d'achat et d'importation des pétroles, l'Etat les revendait à un organe spécial (le consortium) constitué sous forme de Société anonyme, au capital de trente millions, dont moitié immédiatement versée. Cette Société prenait livraison de la marchandise, remboursait à l'Etat le prix d'achat, le fret et les assurances — réglait elle-même les frais de déchargement, d'entrepôt, et revendait le pétrole aux dix membres du Cartel, à des prix déterminés pour chaque espèce, par les Ministres du Commerce et du Ravitaillement. *Le commerce de distribution à l'intérieur du pays restait libre.*

Chacun des Dix souscrivit à la formation de ce capital dans les proportions suivantes :

	Part de souscription actions de 1.000 fr.	Capital social	50 o/o à verser à la constitution	Pourcentage
	—	—	—	—
Fenaille et Despeaux	4.725	4.725.000	2.362.500	15.75
Desmarais frères	4.725	4.725.000	2.362.500	15.75
Fils de A. Deutsch	4.725	4.725.000	2.362.500	15.75
C[le] Industrielle des Pétroles	3.861	3.861.000	1.930.500	12.87
Raffinerie du Midi	3.504	3.504.000	1.752.000	11.68
Société L. B. C.	2.526	2.526.000	1.263.000	8.42
Paix et Compagnie	2.238	2.238.000	1.119.000	7.46
Lesieur et fils	1.284	1.284.000	642.000	4.28
C[le] Générale des Pétroles..	1.428	1.428.000	714.000	4.76
Raffin[rie] de pétrole du Nord	984	984.000	492.000	3.20
	30.000	30.000.000	15.000.000	

Le consortium étant constitué dans un but d'intérêt général, ils s'engagèrent à ne toucher qu'un intérêt de 6 % des sommes qu'ils avaient versées. Tous les bénéfices devaient aller à l'Etat ; ils furent assez élevés, puisqu'au 1[er] Juillet 1919 ils s'élevaient à 67 millions.

Cette organisation constituait un premier monopole d'importation par l'Etat, géré financièrement par le Consortium pour la réception et la mise en entrepôts des produits, ainsi que pour la vente aux raffineurs. Dans le régime antérieur à celui du consortium, les Dix encaissaient à leur profit le bénéfice supplémentaire provenant des achats et des frets : il fut retenu par le consortium, au profit de la communauté.

Jamais les pétroliers ne pardonnèrent à l'Etat de s'être mêlé de leurs affaires. « Bien que dans cette œuvre l'Etat ait laissé au Cartel, ainsi que le déclarait M. Henry Bérenger,

une large part de gestion et de bénéfices — plus de 100 millions — ceux-ci n'ont jamais consenti de bonne grâce à l'entrée du Gouvernement de leur pays dans les affaires de pétrole. Jamais ils n'ont franchement accepté le principe d'une collaboration avec les Pouvoirs Publics ». En Août 1918, au moment des suprêmes offensives du maréchal Foch, une crise grave naquit de l'extraordinaire particularisme des pétroliers » : pour ne pas perdre un bénéfice supplémentaire de 0 fr. 15 par litre, ils refusèrent de banaliser leurs bidons, ainsi que le leur demandait notre haut Commandement. « Les rapports établis à cette époque par le G. Q. G. et par l'Inspection du Contrôle du Ravitaillement sont très catégoriques. La résistance des intérêts privés devint telle que le Gouvernement décida de créer, le 21 Août 1918, au plus fort de la grande Bataille de Libération du territoire, un Commissaire général aux essences, avec pleins pouvoirs exécutifs pour subordonner rigoureusement tout le commerce privé du pétrole aux exigences du salut public ».

CHAPITRE XIX

COMMENT L'ANGLETERRE A RÉUSSI A LIER A ELLE LA FRANCE DANS SA LUTTE CONTRE LES ETATS-UNIS

I. — *Action de la « Royal Dutch » et de l' « Anglo-Persian »*

Dès le lendemain de l'Armistice, le 21 Novembre 1918, Lord Curzon réunit, en un grand banquet, tous les membres de la Conférence Interalliée du pétrole et y prononça la parole fameuse : « Les Alliés ont été portés à la victoire sur des flots de pétrole ». M. Henry Bérenger, notre commissaire aux essences, proposa de maintenir les grands organismes interalliés de répartition du pétrole, du blé, du charbon, etc. La « Standard Oil » refusa. Sir John Cadman, Sir Marcus Samuel et Lord Curzon n'étaient d'ailleurs pas fâchés de pouvoir reprendre leur liberté ; ils n'eurent plus qu'une idée : poursuivre l'achèvement du vaste plan d'accaparement des gisements pétrolifères, mené depuis dix ans par eux, dans tous les pays du monde, avec une ténacité admirable.

La France, à cause des énormes dommages qu'elle avait subis pendant la guerre, allait avoir des droits importants à

faire valoir sur les concessions qu'avait l'Allemagne en Galicie, en Roumanie et en Turquie. Il s'agissait surtout d'en écarter le rival américain. Pour atteindre ce but, ainsi que l'a fait remarquer M. Delaisi, la tâche était assez complexe : il fallait :

1° Négocier directement avec le quai d'Orsay, pour lui faire admettre le principe d'une *Association exclusive* entre Anglais et Français, pour l'exploitation de nos concessions dans le monde entier ;

2° Constituer des sociétés franco-anglaises pour exécuter cet accord ;

3° Etablir en France un monopole d'Etat, qui, lié par les conventions diplomatiques, serait tenu d'écarter le concurrent américain.

Le 21 Janvier 1919, quoique la guerre fut finie, le Commissariat aux essences vit son mandat prolongé pour une durée de six mois. L'Etat conservait le monopole des achats de pétrole, avec le régime du consortium. Cela empêchait nos pétroliers de se lier de nouveau, comme avant la guerre, avec la « Standard Oil ».

Puis le 30 Janvier, M. Clémenceau fit attribuer à M. Henry Bérenger des pouvoirs diplomatiques. Il envoya aussitôt des missions d'enquête dans tous les pays où la France pouvait avoir des intérêts pétrolifères, à Londres, à Varsovie, Bucarest, Constantinople, Bakou, en Mésopotamie. M. Bérenger fut tout à cette grande œuvre : créer une Société interalliée où l'Etat français, apportant les participations allemandes qu'il se ferait céder à la paix, entrerait en association avec l'Angleterre et la « Royal Dutch ». Dès le 7 Mars, il signait avec les Ministres anglais l'accord Walter Long-Bérenger, établissant les grandes

lignes d'une politique pétrolifère commune en Mésopotamie, en Roumanie, et éventuellement en Galicie et en Russie. Ce fut la première ébauche de la Convention de San-Remo. Il ne restait plus qu'à en préparer la réalisation.

Dix-huit jours après, sans perdre de temps, la « Royal Dutch» offrit de « coopérer aux plans du Gouvernement français en ce qui concerne la gérance et l'exploitation des divers intérêts pétrolifères qui pourront être réservés à la France à la suite du Traité de Paix ». Elle proposait, en outre, de mettre à notre disposition « toute son organisation mondiale, technique, industrielle, commerciale et financière, non seulement dans les pays visés ci-dessus, mais encore *dans tous les autres pays* » où nous pourrions avoir besoin de son concours. Et elle offrait de *ravitailler la France par priorité*, en temps de paix comme en temps de guerre.

M. Clemenceau lui fit le meilleur accueil. Afin de ne pas effaroucher le Parlement et l'opinion publique, qui depuis quelque temps, parlaient de plus en plus d'une « Politique nationale du pétrole », la « Royal Dutch » s'allia avec l'une de nos plus grandes banques d'affaires, l' « Union Parisienne », pour constituer en participation avec elle des Sociétés dont la nationalité, sinon les capitaux, serait française.

C'est ainsi que furent créées en Juillet 1919, la « Société pour l'Exploitation des Pétroles », au capital de 20 millions, et en Août la « Société Maritime des Pétroles », au capital de 10 millions. Dans la première de ces Sociétés, 5 administrateurs sur 9 sont des noms célèbres de la « Royal Dutch » : Deterding — Gulbenkian, le « Talleyrand du Pétrole » Colijn, qui faillit à un moment succéder à Deterding et a été Ministre de la Guerre des Pays-Bas — Cohen — Jonckheer Hugo. La « Royal Dutch »

a, en outre, souscrit 60 % du capital de la « Société pour l'Exploitation des pétroles », mais elle n'en détient plus aujourd'hui que 49 %. Dans la « Société Maritime des Pétroles », la disproportion est encore plus grande : sur 7 administrateurs, 2 seulement sont français et ont joué un très grand rôle dans la politique de la France ces dernières années. C'est à eux surtout, et à l'habileté de Gulbenkian, le « Talleyrand du Pétrole », qui manœuvra d'une façon supérieure, que la « Royal Dutch » dut son triomphe auprès des sphères officielles françaises (1).

Mais le Gouvernement Anglais ne s'est pas contenté de ces deux Sociétés créées par la « Royal Dutch » — la seconde est si peu française que sur les 20.000 actions de son capital, 19.600 appartiennent au trust anglo-hollandais, et 400 seulement ont été souscrites par les deux membres français de son Conseil. — Il a, malgré l'opposition du Parlement Britannique, chargé l' « Anglo-Persian » de créer une Société beaucoup plus importante que ces deux réunies, une Société au capital de 227 millions : la « Société Générale des Huiles de Pétrole ». Cette Anglo-Persian franco-anglaise a été fondée par une des personnalités financières les plus puissantes de l'Europe Occidentale, Méditerranéenne et Orientale (2), à qui la Grande Bretagne doit la politique qu'elle a suivie contre l'empire Ottoman (3). Grâce à l'entremise de Sir Basil Zaharoff, qui est intéressé à la fois à la « Société Navale de l'Ouest », à la Banque de la Seine, et détient 70 % du capital de la maison Vickers, cette firme anglaise s'est engagée à construire d'urgence, et par préférence

(1) Ces faits sont encore trop récents et trop brûlants d'actualité pour qu'il me soit permis d'y faire plus largement allusion.

(2) Accord signé à Londres le 27 Octobre 1920. — Cf. Chapitre XI : « Une Société étatiste, l'Anglo-Persian ».

(3) Politique dite de « l'Empire auxiliaire grec ».

sur les autres trusts, la totalité des navires pétroliers de 10.000 tonnes en moyenne, destinés à assurer à la nouvelle Société « française » le monopole de nos transports de pétrole.

Comme les Etats-Unis auront encore très probablement, pendant une dizaine d'années, l'avantage en ce qui concerne la fourniture du pétrole — car il est peu probable qu'ils arrivent à épuiser leurs réserves d'ici 1927, comme le prétend le « Smithsonian Institute » — la nouvelle entreprise se propose d'avoir immédiatement la maîtrise des bateaux-citernes.

Tout étant ainsi préparé dans les Banques et les Chancelleries, il ne restait plus qu'à éliminer la « Standard Oil » du marché français et à rendre durable le monopole des achats et importations de pétrole accordé provisoirement au Commissariat aux essences. Le 6 Mai 1919, M. Henry Bérenger annonça à la Chambre les bénéfices que nous laissait le régime du Consortium — bénéfices versés non au Trésor, mais à un compte spécial pour le développement de l'industrie pétrolifère (1) - et le 17 Juin, M. Klotz déposait un projet de loi rendant définitif ce monopole. La « Standard » qui, depuis l'armistice, attendait avec impatience le moment où renaîtrait en France la liberté commerciale, ne se fit plus aucune illusion sur la volonté de l'éliminer qui animait le Commissariat. Quoiqu'elle eut repris dès la fin des hostilités sa liberté, la « Standard » n'en avait pas moins continué ses fournitures de pétrole à la France, et sachant notre Trésorerie mal à l'aise, elle acceptait en paiement des Bons du Trésor 5 %. Résolue à se défendre, elle déclara qu'elle refusait tous crédits.

Notre Commissaire aux essences, en rompant ainsi, avait pris ses précautions pour ne pas être pris au dépourvu. Trois jours

(1) Que sont-ils devenus ?

après la rupture avec la « Standard », le 25 Novembre, il obtenait de la « Royal Dutch » un crédit de deux millions de livres, bientôt porté, le 5 Janvier 1920, à cinq millions. La « Standard Oil » était évincée, et le grand trust anglo-néerlandais établi au cœur de la place, grâce à ce contrat à longue échéance.

Mais il faillit, peu après la chute du Cabinet Clémenceau, voir annihiler ce succès. A la place d'Henry Bérenger, on n'avait pas nommé de nouveau Commissaire : un haut fonctionnaire, Conseiller référendaire à la Cour des Comptes, reçut le titre de Directeur général. La politique du pétrole, alors qu'il nous eût fallu, comme en Angleterre, un véritable Ministère du pétrole, fut rapetissée au niveau des affaires courantes.

Pendant tout ce long mois de Février à Mars 1920, les anciens cadres du Commissariat aux essences étaient restés sans directives, et s'étaient contentés des « expéditions » indispensables. Il y régnait un véritable état d'anarchie. Nos approvisionnements, qui avaient été jusque là constitués pour quatre mois d'avance, tombèrent à presque rien. La « Standard Oil » en profita pour revenir.

Malgré ses promesses, la « Royal Dutch » n'arrivait pas à livrer suffisamment de pétrole. Le 13 Mars 1920, nos réserves étaient tombées en-dessous de la « danger-line », à moins de 75.000 tonnes. Le Directeur général, inquiet pour nos approvisionnements, décida de recourir aux Américains. Et comme les pouvoirs du Commissariat aux essences étaient légalement expirés depuis le 26 Avril, ainsi que son monopole provisoire depuis le 21, il établit le régime de l'autorisation d'importation et accorda des licences à plusieurs Sociétés qui avaient passé des contrats avec la « Standard Oil ». La « Standard » allait-elle de nouveau pénétrer en France ?

On ne lui en laissa pas le temps, car la Convention de San Remo venait d'être signée le 24 Avril 1920.

M. Laurent Eynac, titulaire du Commissariat Général bientôt rétabli, considérant que tout ce qui s'était passé durant l'interrègne n'avait pas d'existence légale, s'empressa d'annuler les licences d'importation accordées à la « Standard ».

Le grand trust américain trouvait encore une fois en France, comme il l'avait si souvent, depuis deux ans, trouvé dans le reste de l'univers, « porte close » !

II. — Négociations diplomatiques

« L'histoire diplomatique des négociations franco-anglaises à propos de Mossoul, lorsqu'elle sera connue, constituera le document le plus éloquent de la politique anglaise à notre égard (1). Selon les accords de 1916, Mossoul était dans notre zone d'influence arabe. L'Angleterre a commencé par obtenir que nous lui cédions nos droits territoriaux reconnus par ce traité ». Malgré l'opposition de son Ministre des Affaires étrangères, le Gouvernement Français accéda à ses désirs. Mais lorsque plus tard nous demandâmes en compensation que 50 % du pétrole de Mossoul nous fût réservé, la Grande-Bretagne fit apparaître, au moment propice, le spectre insoupçonné de nos négociateurs de la « Turkish Petroleum », Société qu'elle avait créé en collaboration avec la « Royal Dutch », juste à temps, quelques mois avant la déclaration de guerre de 1914. Or, la « Turkish » s'était fait octroyer, par le Gouvernement Ottoman, tout le naphte des vilayets que nous perdîmes en renonçant aux accords Sykes-Picot, de 1916.

(1) *Revue universelle.* — Le Page : « L'Impérialisme du Pétrole ». 15 Octobre 1920.

Si bien qu'ayant abandonné Mossoul, nous ne pouvions recevoir en échange que le pétrole que l'Angleterre consentait à nous accorder comme une libéralité exceptionnelle.

Quand on connaît bien l'Angleterre, a écrit avec justice M. Le Page, on ne s'étonne pas du reste *qu'ayant, grâce au concours de la France, écarté l'Amérique du champ de ses convoitises, elle se soit efforcée au surplus de jouer sa collaboratrice, après avoir écarté sa rivale* ».

Le bassin pétrolifère, qui s'étend de Perse en Mésopotamie, est l'un des plus vastes qui aient été reconnus jusqu'à ce jour dans le monde entier. Les grands gisements s'étendent jusqu'à vingt milles au nord de Mossoul. Dans la vallée de la Naphat, le pétrole s'écoule naturellement dans la rivière. Il y a, à Hit sur l'Euphrate, des dépôts d'asphalte qui sont exploités de longue date par les indigènes. Et il est probable que ce bassin pétrolifère, qui englobe aussi la Palestine — la « Standard Oil » s'y était fait octroyer, avant la conquête anglaise, sept concessions au sud de la Mer Morte, que les autorités britanniques l'empêchèrent d'exploiter — se prolonge en Syrie jusqu'au bord de la Méditerranée. Il y a près de Latakia (Laodice), des lits d'asphalte qu'une Compagnie anglaise, la « Latakia Oil », exploite depuis 1915. Sur la côte orientale du golfe d'Alexandrette, les ruisseaux qui s'écoulent de la montagne Alma portent des traces de pétrole.

Aussi ne faut-il pas s'étonner si cette région a excité et excite encore parmi les puissances tant de convoitises. Dès 1903, la « Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad », le célèbre « Bagdad Bahn », s'était fait octroyer un droit d'exploitation exclusif sur les gisements qui se trouveraient dans

un rayon de cinquante kilomètres de ses lignes. L'Allemagne le transféra lors de sa création à la « Turkish Petroleum », dans laquelle la « Deutsche Bank » reçut une participation de 25 %.

Le capital de la « Turkisch Petroleum » fut, au début :

50 % anglais ;
25 % allemand (« Deutsche Bank ») ;
25 % hollandais (« Royal Dutch »).

La part de l'Allemagne a été aujourd'hui remise à la France par l'Angleterre, afin d'obtenir son concours dans la lutte contre les Etats-Unis.

Comme la guerre ne tarda pas à éclater, la « Turkish Petroleum » n'eut pas le temps de commencer l'exploitation des pétroles de Mésopotamie. Dès que le nouveau Roi de l'Irak, aura définitivement décidé de leur sort, il faudra près de cinq ans pour les mettre réellement en valeur.

En 1914, un accord anglo-allemand avait expressément reconnu les droits de la France en Asie-Mineure. Ces droits furent d'ailleurs respectés dans leur essence lors des accords passés entre la France, l'Angleterre et la Russie, pour le partage de l'Asie-Mineure, en 1915 et 1916. Ce dernier, en Mai 1916, déterminait des zones françaises, des zones anglaises, des zones d'influence au profit de la France, d'autres au profit de l'Angleterre. « Par une lettre du 15 Mai, écrit le rapporteur de la Commission des Travaux publics, Sir Edward Grey demanda que, dans la zone qui allait devenir française en vertu de l'accord Sykes-Picot, il fut entendu que *toutes les concessions britanniques existantes*, les droits de navigation, et les droits

et privilèges de tous les Etablissements religieux, scolaires ou médicaux anglais seraient maintenus.

Par une lettre du même jour, M. Cambon accepta. Moyennant quoi *nous nous trouvâmes joués*, car sans doute à ce moment M. Paul Cambon ignorait que, depuis le 26 Juin 1914, la Société britannique « The Turkish Petroleum Cy » avait obtenu du Ministre des Finances turc, Saïd Halim, la concession de tous les droits sur les pétroles découverts ou à découvrir dans les vilayets de Mossoul, Bassorah, Bagdad (1). Or, précisément, les pétroles qui se trouvaient dans la zone française ressortissaient de ces trois vilayets. Si bien que, par interprétation de l'accord franco-anglais de Mai 1916, *la France était complètement évincée de la production pétrolifère de Mésopotamie.*

Ce fut, grâce à Henry Bérenger, qu'un nouvel accord pût être conclu, en Mars et Avril 1919, entre lui et Sir Walter Long. Henry Bérenger rappela la convention antérieure à 1914 passée entre Saïd Halim et le « Bagdad Bahn », Compagnie de Chemin de fer qui, vu la défaite allemande, passait aux mains des Français et des Anglais. Cette convention s'était imposée à la « Turkish Petroleum », car la voie ferrée était tracée dans ses terrains pétrolifères. Un droit avait été réservé aux Allemands sur la moitié de la production de la Mésopotamie. « Ainsi, la France eut 25 % par substitution dans la moitié des droits allemands ». Malheureusement « cet accord rencontra une certaine opposition dans les bureaux du quai d'Orsay ». Il y traîna, et M. Clémenceau ne le signa pas « parce qu'ayant cédé à la demande de M. Lloyd George, Mossoul et la Palestine, sous la

(1) S'il l'avait su, il n'eût jamais commis une faute diplomatique aussi grave.

triple condition de l'accord sur les pétroles — de l'appui total donné par l'Angleterre aux thèses françaises en cas d'objections américaines — et enfin de l'exécution intégrale du traité de 1916, moins Mossoul, pour toutes les frontières de la Syrie. Le 8 Février 1919, nos amis Anglais nous ont apporté une carte qui nous enlevait en plus un tiers de la Syrie ».

Telle est l'explication donnée à la Chambre par André Tardieu ! On sacrifiait le certain pour l'incertain. M. Henry Bérenger tenta de faire revivre le traité et signa, le 21 Décembre, un nouveau contrat avec Sir Hamar Greenwood, le ministre britannique du pétrole, très semblable à l'accord Long-Bérenger, sauf en ce qui avait trait aux intérêts indigènes. Mais, cette fois, Lloyd George ne le trouvant plus assez avantageux pour l'Angleterre, refusa de le signer.

C'est ainsi que nous allâmes à la Conférence de San-Remo.

La Convention de San-Remo

Ce n'était pas seulement les gisements de Mésopotamie, que contre une participation infime et subordonnée au contrôle britannique, nous abandonnions à l'Angleterre — ainsi qu'on a voulu le faire croire à la Chambre, lors du bruyant débat sur Mossoul — mais l'ensemble de tous nos intérêts pétrolifères présents et à venir, tant aux colonies qu'à l'étranger. Le premier article de l'accord que M. Lloyd George et le grand maître actuel de la politique anglaise du pétrole, Sir John Cadman, présentèrent à notre signature, stipulait, en effet, que le présent mémorandum a trait aux Etats ou pays suivants : Roumanie, Asie Mineure, ancien Empire Russe, Galicie, Colonies

françaises », qu'il pourrait en outre être étendu à tous les pays, par consentement mutuel ; mais il n'ouvrait à la collaboration française, parmi les terres anglaises, que « les colonies Britanniques de la Couronne », et encore « autant que les règlements actuels le permettent ». Londres se réservait ainsi une échappatoire facile. Or, si l'Empire Britannique compte beaucoup de « Dominions », il n'y reste plus aujourd'hui un grand nombre de « Colonies de la Couronne » ! Les anciennes colonies allemandes elles-mêmes, sauf une, ont été remises, soit au Commonwealth Australien, soit à la Nouvelle-Zélande, soit à l'Union Sud-Africaine. Sauf l'ancienne Afrique Orientale allemande et une petite bande du Cameroun, que nous avons cédée à la Nigeria, elles ne seront donc pas ouvertes à la « coopération franco-britannique ».

Il n'y a qu'un seul pays où la Convention de San-Remo ait prévu un traitement égal pour la France et l'Angleterre, au moins théoriquement : c'est la Roumanie.

C'est dans cet Etat que les intérêts français étaient le plus importants : ils devaient d'ailleurs être grossis des dépouilles de la « Deutsche Bank » et de la « Disconto Gesellschaft ». Aussi, les deux Gouvernements s'engagèrent-ils à se soutenir pour l'acquisition des concessions ayant appartenu à des Sociétés sequestrées, telles que la « Steaua Romana », « Concordia », « Vega », ainsi que pour en obtenir de nouvelles. « Toutes les actions appartenant à des concessions ex-ennemies qui pourront être acquises, et tous autres avantages résultant de ces négociations, seront partagés dans la proportion de 50 % en faveur des intérêts britanniques et 50 % en faveur des intérêts français. Il est entendu que, dans la ou les Sociétés à constituer en vue de la direction et de l'exploitation desdites actions, concessions et

autres avantages, les deux pays jouiront de la même proportion de 50 % pour tout autre capital souscrit, aussi bien que pour les représentants au Conseil d'Administration et le nombre des voix ».

Cette égalité n'était pas une faveur, car les capitaux français engagés dans les pétroles roumains étaient au moins aussi importants que les capitaux anglais.

Dans les territoires de l'ancien Empire Russe, où les intérêts français sont beaucoup moins importants que les intérêts anglais, il n'est plus prévu de partage égal, ce qui eût été à notre avantage. Mais il est dit que les deux Gouvernements accorderont leur « appui commun » à ceux de leurs nationaux qui feront des « efforts communs » pour obtenir des concessions, exporter et livrer du pétrole. Or, ces efforts, la « Royal Dutch-Shell » est seule actuellement à les faire, allant jusqu'à proposer au Gouvernement soviétique de restaurer l'industrie pétrolifère en Russie, s'il accorde l'exterritorialité à ses concessions.

En Mésopotamie, « le Gouvernement Britannique s'engage à accorder au Gouvernement Français une part de 25 % du pétrole produit, si les champs pétrolifères de Mésopotamie sont exploités par action gouvernementale. S'ils le sont par une Société privée, le Gouvernement Britannique mettra à la disposition du Gouvernement Français une participation de 25 % dans cette Société. « Ainsi, suivant l'un ou l'autre cas, la France sera *simplement consommatrice* de pétrole — ou bien elle sera *à la fois productrice et consommatrice*. Nos négociateurs ont eu soin de faire insérer que « le prix à payer pour cette participation ne sera pas supérieur au prix payé par aucun autre participant ». Ils se sont souvenus du prix auquel nous était vendu le charbon britannique !

« Il est également convenu que ladite Société pétrolifère *sera sous le contrôle britannique permanent* ». Si une Société est constituée, « le Gouvernement local (native) ou les autres intérêts indigènes seront admis, s'ils le désirent, à participer jusqu'à concurrence d'un maximum de 20 % dans la part du capital de ladite Société, les Français participant pour moitié dans les premiers 10 % de cette participation indigène ». Avec ce système, ainsi que l'a fait remarquer M. Delaisi, nous arriverions à souscrire le *tiers* du capital, moyennant quoi nous aurions droit au *quart* du pétrole produit.

Si l'Angleterre a consenti à nous accorder cette part des pétroles de Mésopotamie, alors qu'après ce que Sir Edward Grey fit signer à M. Paul Cambon le 15 Mai 1915, elle était *en droit* de ne plus rien nous accorder du tout — d'autant plus que nous avions renoncé à Mossoul *sans poser de conditions préalables* relatives au pétrole (1) — c'est parce que ce cadeau eut pour contre-partie le privilège et les exemptions que nous accordâmes à l' « Anglo-Persian » qui aura accès à la Méditerranée, si elle le juge utile, par des canalisations traversant la Syrie. Elle pourra même y établir des voies ferrées, des raffineries, des réservoirs, et nous nous sommes engagés à assurer la sécurité de ses installations dans notre zone sans percevoir de redevances. Aucune taxe de passage ou d'exportation ne pourra être établie sur le pétrole qu'elle expédiera dans nos ports. L' « *Anglo-Persian* » *jouira d'un traitement supérieur à celui d'une Société française privilégiée.*

(1) De deux choses l'une : ou bien il ne fallait livrer Mossoul que contre la promesse d'une forte partie de sa production, ou il fallait garder la Haute-Mésopotamie, car même si ses gisements avaient été exploités par des Sociétés anglaises, notre présence les eût forcées à compter avec nous.

Enfin, alors que le Gouvernement Britannique n'ouvre à la pénétration française que ses « Colonies de la Couronne », et y limite dans celles-ci cette gracieuseté aux « terrains de la Couronne », et à condition que les concessions demandées ne fassent pas déjà l'objet de négociations entamées par des intérêts privés », le Gouvernement Français ouvrait tout grand son empire colonial, s'engageant à faciliter l'acquisition de concessions à « *tout groupe franco-britannique de bonne réputation* ». Il faisait simplement remarquer que le Parlement avait exigé que les intérêts français fussent représentés dans une proportion de 67 % dans les Sociétés chargées de l'exploitation de nos gisements coloniaux. Mais le Parlement français s'illusionnait : il ne suffit pas, pour avoir le contrôle d'une affaire, de détenir la moitié ou les trois quarts des actions. Tout le monde sait que les actionnaires n'assistent que rarement, en France, aux Assemblées générales qui décident de la nomination des chefs. Encore moins feront-ils le voyage de Londres, où se trouvera presque toujours le siège social. Ils ne font même pas celui de La Haye : c'est pour cela que, détenant près de la moitié du capital de la « Royal Dutch », ils n'y exercent aucune influence. *La dernière augmentation de capital de la « Dutch » a été votée par quarante-quatre personnes*, représentant 218 voix. Personne ne trouva, le 1er Avril 1921, le moyen de se déranger pour un évènement qui pouvait avoir des conséquences considérables pour l'avenir mondial de ce trust : il n'y avait pas une action sur 1.110 de représentée. Les actionnaires français ne désirent qu'une chose : toucher de gros dividendes.

D'ailleurs, l'Angleterre n'a pas attendu que fût signée la Convention de San-Remo pour mettre la main sur les gisements découverts dans notre Empire colonial : elle s'en est emparée en pleine guerre !

CHAPITRE XX

L'Angleterre et les gisements de notre Empire Colonial

Déjà le 10 Juillet 1914, M. Clémentel avait adjuré le Gouvernement Français d'empêcher les puissances étrangères de mettre la main sur les gisements pétrolifères de l'Afrique du Nord. « Alors que l'Angleterre poursuit en Perse la politique que vous savez, *alors que les troubles du Mexique ont, au fond, pour raison principale des concessions de puits de pétrole*, le Gouvernement Français, s'écriait-il, ne peut pas laisser son représentant en Algérie, non plus que demain son représentant au Maroc, concéder à qui que ce soit des gisements de pétrole ».

Le Gouvernement n'en tint aucun compte car, deux ans plus tard, Lord Cowdray (Pearson) avait obtenu la concession de 730.000 hectares pour la prospection, dont 101.000 pour l'exploitation immédiate. Ces terrains considérables avaient pour limites : à l'est, le chemin de fer de Ténès à Orléanville ; — au sud, le chemin de fer d'Orléanville à Relizane, puis de Relizane à Saint-Lucien ; — à l'ouest, celui de Saint-Lucien à Sainte-Barbe, de Trelat à Oran ; — au nord, la mer, entre Oran et Ténès. Et, comme M. Ernest Outrey apportait, le 9 Novembre 1916, au Palais-Bourbon, des documents montrant com-

ment le Gouvernement Français s'y était pris pour livrer les richesses pétrolifères de l'Algérie sans consulter les Chambres, M. Marcel Sembat, Ministre des Travaux publics, trouva pour toute justification cette réponse :

« Si vous êtes en face de terrains dans lesquels la présence de pétrole est douteuse ou si l'avis des hommes techniques est qu'il faudrait dépenser plusieurs millions dans des travaux de prospections, et si une Société vous dit : « Voici mes garanties; j'ai avec moi des techniciens compétents et je suis prête, sous le contrôle du Gouvernement, à engager 4 millions dans les recherches de prospection, que devez-vous faire ? »

Lorsque la Maison Pearson adressa sa demande de concession à l'Etat Français, le 18 Janvier 1915, le Ministre, en la transmettant au Gouverneur de l'Algérie, n'hésita pas à écrire que « la question devrait être portée devant le Parlement » (1).

Mais il ne tarda pas à changer d'avis et, *afin de se passer des Chambres*, on décida qu'il serait statué sur la demande « par décret délibéré en Conseil d'Etat » (2).

Le 18 Août 1916, M. Marcel Sembat ordonna au Gouverneur de l'Algérie de « donner à la Société pétitionnaire toutes facilités pour la vente du pétrole provenant des recherches qu'elle aurait entreprises », avant même qu'il ne fut définitivement statué sur son sort. Et M. Lutaud lui transmit, le 11 Octobre, cette lettre du Préfet d'Oran indiquant un moyen habile de *tourner la loi des concessions*.

« En terminant, M. Dussert (Ingénieur en Chef des Mines à Alger), propose, *au cas où l'Administration ne se résoudrait pas*

(1) Lettre du Ministre à M. Lutaud, Gouverneur de l'Algérie. — 27 Janvier 1915.

(2) Lettre du Ministre à M. Lutaud. Gouverneur de l'Algérie. — 26 Juin 1916.

à présenter au Parlement un projet de loi, une solution différente de celles envisagées par M. le Ministre des Travaux Publics, et qui consisterait à octroyer à l'Algérie une immense concession de mines englobant tout le Dahia, le chaînon de Bel-Hacel et la forêt de Moulay-Smaïl, sauf à la colonie à consentir à la Société des Pétroles, dès l'octroi de cette concession, une première location de trois ans, prorogeable de deux ans, et qui pourrait être transformée en amodiation définitive dès que la Société aurait fait choix des terrains à retenir par elle ».

Suivait un rapport de M. Dussert sur la pétition :

« Cette pétition sera formulée, en effet, dans des conditions tout à fait anormales ; *le périmètre auquel elle s'appliquerait engloberait une superficie quinze cents fois plus grande que celle des concessions habituellement accordées.* »

Ce que les Anglais désiraient surtout, c'était mettre la main sur ces vastes terrains, afin d'en écarter le rival américain, au cas où l'on y trouverait plus tard d'importantes sources de pétrole. La production de pétrole en Algérie est encore infime, quoiqu'elle ait presque décuplé de 1914 à 1917. Toujours est-il que, dès maintenant, la plupart des Sociétés qui y opèrent, « Société co-intéressée des Pétroles Algériens », « Société Algérienne des Pétroles de Tiliouanet », « Société d'Etudes, de Recherches et d'Exploitation des Pétroles en Algérie », sont des Sociétés anglaises. Lord Murray a même eu l'habileté de faire insérer dans les Statuts de cette dernière un article qui détruit toutes les précautions que le législateur a pu prendre : les deux tiers de ses administrateurs seront français, comme le veut la loi, l'administrateur délégué sera français, mais « le Conseil peut, en outre, conférer des pouvoirs à telle personne

que bon lui semblera par mandat spécial et pour un ou plusieurs objets déterminés ». (1).

Ce seul petit paragraphe détruit l'économie tout extérieure de ces statuts, qui paraissaient si bien se conformer aux vœux de la Chambre. La Société confiera ses intérêts à qui elle voudra. Mais l'Angleterre ne s'est pas contentée de mettre la main sur nos gisements d'Algérie (2). Elle s'est aussi installée à Madagascar.

Depuis Juin 1921, la « Royal Dutch » s'y livre à une inspection minutieuse des champs de Sakalava (3). Quant à l' Anglo-Persian », elle s'est fait accorder de vastes concessions au Maroc (4).

Et si, ainsi que M. de Launay le faisait espérer à l'Académie des Sciences, nous arrivons à trouver du pétrole en Indo-Chine, au Laos, dans le Tonkin et l'Annam, il est probable que la « Royal Dutch-Shell » ne mettra pas longtemps à s'emparer de gisements aussi près de ses bases !

(1) Article 27 des Statuts de la « Société d'Etudes, de recherches et d'exploitation des Pétroles en Algérie », déposés le 18 Décembre 1918 chez Me Sabatier, notaire à Alger.

(2) La plupart des Sociétés qui opèrent en Algérie sont des Sociétés anglaises, sous législation française, — comme la « Mexican Eagle » (El Aguila) est une Société anglaise sous législation mexicaine. La plus importante est la Société co-intéressée des « Pétroles Algériens », créée par Pearson au capital de 10 millions, et dans laquelle il a conservé une importante participation. Mais celle qui a donné les meilleurs résultats est la « Société Algérienne des Pétroles de Tiliouanet », dont l'huile donne : 15 % d'essence; 65 % de pétrole lampant; 20 % de résidus paraffinés.

(3) La « Dutch-Shell » envisage la création d'une Société française au capital de 25 millions pour l'exploitation des gisements pétrolifères de Madagascar. Cette Société reprendrait les concession de la « Sakalava Proprietary Oilfields », qui y travaille actuellement.

(4) Ces gisements du Maroc peuvent être classées parmi les gisements pauvres, car le débit des puits y est faible. Jamais on n'obtiendra, là-bas, les puissants jaillissements du Mexique ou du Caucase, mais par un équilibre constant des choses, on peut y compter sur des rendements extrêmement réguliers et de longue durée.

CHAPITRE XXI

LA « STANDARD » ET LA FRANCE

Le 17 Mai 1921, M. Hughes Wallace, ambassadeur des Etats-Unis, transmit officiellement à la France les plaintes de son Gouvernement. Il signala tous les obstacles que rencontraient dans notre pays les Sociétés américaines, et *constata que les Sociétés britanniques ne rencontraient pas les mêmes difficultés.*

Or, comme le fit remarquer M. Hughes Wallace, les besoins de la France, en mazout, étaient dix fois supérieurs aux quantités fournies, et *beaucoup d'usines françaises chômaient faute de combustible.* Il y avait donc place à la fois sur notre marché pour les firmes anglaises et américaines. M. Wallace demanda qu'elles fussent, par suite, *traitées sur le pied d'égalité.*

M. Laurent Eynac, en faveur de qui avait été rétabli le Commissariat aux Essences, sans indiquer la Convention qui le liait aux Anglais, répondit en rejetant tout le mal sur les lenteurs nécessaires des enquêtes administratives, « les mêmes pour tout le monde. »

Mais, quelques jours après, le « Temps » publia une analyse incomplète de l'accord de San-Remo ; il ne devait en donner le texte officiel que le 25 Juillet.

Les Etats-Unis comprirent les raisons de l'attitude silencieu-

sement hostile que nous avions adoptée à l'égard des Sociétés pétrolifères américaines. La Convention de San-Remo provoqua à Washington un malaise profond. Le président Harding manifesta très nettement l'intention de ne pas tolérer pareille politique. Il a adressé des « représentations » aux Gouvernements Britannique et Français et n'entend pas que l'Amérique soit exclue du partage franco-anglais des Pétroles d'Asie ; il déclare résolument ne pas vouloir tolérer! l'accaparement anglais contresigné par la France à San-Remo et ne veut pas que ses nationaux soient évincés par suite des complaisances de la France à l'égard de l'impérialisme londonien .Ainsi que l'écrivit le « Washington Post » : « Le pétrole est indispensable à l'Amérique, et les Sociétés américaines ne le fournissent qu'en quantités insuffisantes et à des prix excessifs. L'arrangement complaisant entre la France et l'Angleterre pour le partage des ressources pétrolifères des territoires qu'elles ne possèdent pas, est sujet à revision à la demande des Etats-Unis *désireux de poursuivre leur politique navale* ».

La France n'aura servi en Orient la politique anglaise que pour récolter l'inimitié des Etats-Unis. Nous ne tardâmes pas à en ressentir les effets, lorsqu'à la Conférence de Bruxelles, au mois d'Octobre suivant, le délégué « officieux » du Gouvernement Américain déclara que son pays ne participerait à aucun emprunt international destiné à capitaliser l'indemnité allemande. C'était pour nous un espoir définitivement perdu, auquel nous nous étions longtemps attachés. Il en fut de même pour le remboursement de notre Dette aux Etats-Unis : nous espérâmes vainement que les Américains nous abandonneraient ce qu'ils nous avaient prêté pendant la guerre, ainsi que Louis XVI le fit jadis pour les millions qu'il avança à leur jeune République naissante, afin de l'aider à conquérir son

indépendance. Quand nous fîmes pressentir indirectement à ce sujet le Président Harding, il refusa nettement.

Le Gouvernement Français comprit un peu tard les fautes qu'il venait de commettre et, lorsqu'en automne, M. Bedford vint à Paris fonder la « Standard Franco-Américaine », il permit à M. Jules Cambon d'en accepter la présidence. Les Etats-Unis ont trouvé ce moyen très habile de tourner l'éviction dont ils ont été frappés dans l'Asie Antérieure et l'Empire Colonial Français : créer une Société française, qui pourra, tout aussi bien que la « Société pour l'Exploitation des Pétroles », réclamer une part des concessions réservées à la France. Renonçant à la manière forte, qui faisait le jeu de ses adversaires, la « Standard », sur les conseils de Walter Teagle, résolut d'employer les procédés insinuants des trusts anglo-néerlandais. La « Royal-Dutch » s'était appuyée en France sur la Banque de l'Union Parisienne, la Banque Bénard, la Banque Rothschild, et l'on dit même sur le Crédit Lyonnais. L' « Anglo-Persian » avait le concours de la Banque Transatlantique et de la Banque de la Seine. — La « Standard Oil » s'allia à la Banque de Paris, la plus puissante des Banques d'affaires européennes.

51 % du capital de la « Standard franco-américaine » (20 millions) fut souscrit par la Banque de Paris et des Pays-Bas, 49 % par le trust américain. Et la « Standard », pour la formation de son Conseil, agit avec beaucoup plus de prudence que la « Royal Dutch » : sur huit administrateurs, elle en prit cinq français.

M. Bedford, le grand maître du « Board of Directors » de la Standard Oil, alla jusqu'à se contenter de la vice-présidence, laissant la première place à un Français.

La création de la « Standard franco-américaine » à cette

époque était d'autant plus risquée que M. Laurent Eynac, reprenant l'ancien programme Klotz-Bérenger, essayait de faire enfin attribuer définitivement à l'Etat Français le « monopole des achats et des importations de pétrole ».

Car elle n'avait pas à escompter les facilités qui auraient été accordées aux autres Sociétés. Mais le marché français est pour la « Standard Oil », dans sa lutte contre la « Royal Dutch » d'une telle importance, qu'elle a préféré courir tous les risques. « La France, a écrit M. Bedford, à cause de sa situation géographique, est naturellement un champ de concurrence pour toutes les grandes Compagnies ». « La Standard » veut y avoir sa place. Elle se propose d'y faire renaître l'industrie de la distillation, qui n'existe presque plus : d'immenses entrepôts seraient créés dans les ports pour recevoir le « crude oil », et elle irait jusqu'à installer auprès des octrois des villes, des réservoirs spéciaux d'essence pour l'alimentation des automobiles.

Les événements ont tourné en sa faveur, car l'idée de Monopole est aujourd'hui complètement abandonnée par la France. Devant l'émotion qu'il souleva, M. Laurent Eynac dut précipitamment retirer son projet. Une campagne de presse extrêmement vive surgit. Et le danger politique et diplomatique de la Convention de San-Remo apparut à tous les yeux.

L'heure diplomatique actuelle présente une singulière analogie avec celle de Fachoda. En 1905, la France se trouva à un des tournants de son histoire : elle eut à choisir entre les deux puissances qui avaient été jusque-là ses ennemies héréditaires. Elle se décida à suivre la Politique Anglaise, et non la Politique Allemande. Devra-t-elle choisir entre la politique Anglaise et la Politique Américaine, entre les deux Etats qui l'aidèrent à sortir victorieuse du grand conflit mondial ?

CHAPITRE XXII

Comment on nous empêcha en 1922 d'acquérir l'Indépendance en Pétrole

20 % DES PÉTROLES RUSSES FURENT ALORS OFFERTS A LA FRANCE CE QU'ELLE POUVAIT RECUEILLIR A TRAVERS LE RESTE DE L'UNIVERS

Nulle question ne passionne plus en ce moment l'opinion du Monde que celle du Pétrole. Les grands peuples ne se battent plus simplement comme jadis pour acquérir de nouveaux territoires, mais pour devenir les maîtres de l'huile de pierre, de cette matière « plus dominatrice de la planète que l'or lui-même », et qui, avec la richesse, donne à celui qui la possède une puissance devant laquelle tout est obligé de s'incliner. *Posséder du Pétrole est pour une grande nation une question de vie ou de mort.* Sans combustible liquide, il sera désormais impossible de soutenir une guerre. Ainsi que l'a écrit M. le comte de Fels dans une Etude qui fit sensation : (1)

(1) *Revue de Paris :* « Aurons-nous une politique du Pétrole ? » (1er Août 1922).

« Qu'on se figure, dans l'avenir, la France mise dans la nécessité de procéder à une action militaire isolée, envers et contre la volonté des puissances maîtresses du pétrole. A quoi lui servirait-il, dans ces conjectures, de posséder une armée ? *Un simple blocus pétrolier ordonné sans bruit*, suffit en moins de 8 jours, à briser les ailes des avions, à immobiliser les tanks, et à attacher au sol les pieds pesants de l'infanterie dépourvue de camions. Tenons pour stupéfiant que le débat de la Chambre sur la nouvelle loi militaire ait pu se dérouler pendant d'interminables séances, sans que personne se soit avisé de faire remarquer à quel point la question du pétrole affecte la Défense Nationale... Personne ne s'est placé dans cette hypothèse qui n'a rien de chimérique : l'Allemagne et la France, ou deux autres nations, s'affrontant dans l'enceinte du blocus pétrolier organisé par les Anglo-Saxons. Il en résulterait aussitôt dans les méthodes de bataille un prodigieux bond en arrière qui ramènerait les belligérants aux environs de 1885. On a dû y penser en Allemagne. Nous n'y avons même pas songé. Qui sait à quelles extrémités cette imprévoyance pourrait nous réduire ? »

La France, en 1917, par manque de pétrole, a failli perdre la guerre. Eh bien ! il ne faut pas que pareille situation se renouvelle ! Ce que nous tirons d'Alsace et d'Algérie est infime, et ne représente que le *vingtième* de nos besoins.

Quant aux participations que nous avons acquises en Galicie et en Roumanie, elles équivalent, en cas de lutte contre l'Allemagne, à zéro.

Nos groupes financiers du Nord s'étaient beaucoup intéressés ces dernières années à diverses entreprises galiciennes, la « Sylva Plana », la « Premier Oil », la « Galicienne des Kar-

pathes », la « Dabrowa ». Mais celle-ci a été vendue à l' « Union des Pétroles », de Zurich, dont les attaches allemandes ne sont pas douteuses. Et la production galicienne est de plus en plus médiocre. En cas de crise, le Gouvernement de Varsovie se la réservera.

Nous avons en Roumanie la « Colombia », qui est une affaire modeste, et 25 % de la « Steaua Romana ». Mais tout cela ne constitue pas un approvisionnement sérieux pour la France (1).

L'Angleterre nous a promis à San-Remo 25 0/0 des Pétroles de la Mésopotamie, dont nous venions de lui céder si facilement le territoire ; or, les pétroles de Mésopotamie sont une affaire d'avenir et non une affaire en exploitation ; ils ne donneront rien avant 5 ans. Et qui sait quand cette région sera pacifiée !

Il faut donc trouver ailleurs le pétrole qui nous manque. La situation dans laquelle nous nous trouvons en ce moment ne peut plus durer : *notre indépendance politique, économique et militaire est en jeu.*

Tout l'effort français pour le Pétrole reste à faire ; il doit porter essentiellement et à la fois ainsi que le demandait le Directeur Général des Pétroles, sur les 2 régions contenant les plus grandes réserves pétrolifères actuellement connues : l'ancien Empire Russe, qui détient à lui seul un sixième des ressources restant dans l'univers — et l'Amérique Latine.

Or, si la France l'avait voulu, *elle aurait pu depuis le mois de Mai* 1922, *avoir* 20 % *des Pétroles russes*, ce qui non seulement *lui aurait donné l'indépendance en matière de pétrole*,

(1) D'ailleurs, ainsi que le faisait remarquer le Directeur des Pétroles au Conseil des Ministres, « on ne peut citer que pour mémoire nos entreprises roumaines et polonaises, situées dans des régions productrices de second plan ».

mais lui aurait même permis de réexporter. *Car ils furent à ce momment officiellement offerts* — et à des conditions très avantageuses pour la France : 10 millions seulement devaient être versés avant la prise de possession matérielle des terrains, qu'un trust franco-russe, au capital nominal de 200 millions devait exploiter.

Avant la guerre, la Russie produisait encore annuellement près de 10 millions de tonnes, dont 7 millions étaient contrôlés par le groupe Shell, Société Nobel, Russian Général Oil C° et, ces depuis peu, par la Standard Oil.

Il restait donc une participation libre dans la production russe non contrôlée par l'Angleterre et les Etats-Unis de 30 0/0 environ, c'est-à-dire 3 millions de tonnes.

Sur mes conseils, le Président de l'Association Pétrolifère russe offrit d'en concentrer entre les mains de la France les 2/3, ce qui nous aurait donné en temps normal 2 millions de tonnes par an, près du double de ce que nous consommons actuellement.

Si un trust de ce genre était constitué, il pourrait recevoir beaucoup de terrains pétrolifères non encore exploités, aussi bien en Russie que dans les autres pays, et occuper dans les 6-8 années prochaines, une situation égale à celle de l' « Anglo-Persian » et des autres groupes mondiaux.

Cela nous eût évité de verser 2 milliards par an à l'étranger. *Et nous pouvions en outre avoir des concessions au Mexique et dans tout le nord de l'Amérique Latine.* La France eût pû alors obtenir à l'Equateur 100.000 hectares de gisements — dont une partie est depuis, par suite de notre inertie, tombée entre des mains anglaises — dans cette région de Santa-Elena et de l'île de Puna, où le pétrole suinte dans la mer, car les gisements,

prolongement de ceux du Pérou, continuent même sous la Baie d'Ancon.

Devant cette situation, et conscient de la gravité de l'heure, le Directeur des Pétroles demanda au Conseil des Ministres l'autorisation d'agir : la France devait-elle se soumettre à l'un des grands trusts — « Standard Oil » ou « Royal Dutch » — ou se rendre indépendante ? Elle en avait largement les moyens, avec tout ce qui venait de lui être offert. M. l'Intendant Pineau, dont on ne saurait trop louer *l'intelligente initiative* et le clairvoyant patriotisme, avait très habilement obtenu le concours financier des grandes Banques Belges pour le cas où une Holding Compagny, chargée de l'exploitation des gisements que nous pouvions avoir, eût été créée — d'accord avec Bruxelles (1).

Cette note ne reçut jamais de réponse, et l'on s'ingénia par tous les moyens à retarder son passage devant le Conseil des Ministres. Deux mois après, dans un des Ministères pour qui elle était de l'importance la plus capitale, elle n'était pas encore parvenue à la connaissance du Ministre à qui elle était personnellement adressée.

Par contre, les grands trusts en avaient immédiatement connu le contenu.

Il est vraiment plus que temps pour le Gouvernement Français de se décider à créer une « Holding Company » contrôlant diverses filiales, qui réuniraient ce que nous pouvons recueillir à travers le Monde. La France a en ce moment les moyens de faire, si elle le désire, une *Politique Indépendante du Pétrole.*

Le voudra-t-elle ? Si elle ne l'ose, il n'y aura plus qu'à se

(1) Soutenu par les personnalités au pouvoir, M. l'Intendant Pineau arriverait à de grands résultats, car peu d'hommes ont autant que lui la compréhension de ce que devrait être l'avenir de leur pays.

lier à l'un des deux grands trusts : « Royal Dutch » ou « Standard Oil », ce que préconisent de puissantes personnalités, et je ne cache pas que celles qui travaillent pour la Standard sont actuellement les plus nombreuses (1) — ou à continuer indéfiniment une Politique hésitante.

---

(1) Ainsi que le déclarait dernièrement un Ministre : « Que voulez-vous ! Nous ne payons pas assez cher nos fonctionnaires : Un très grand nombre sont affiliés aux trusts. Si nous voulions faire quoi que ce soit, nous assiterions à une véritable levée de boucliers ». — Une violente campagne de Presse avait d'ailleurs été préparée pour annihiler tout effort indépendant, au cas où le Gouvernement se fût décidé à agir !

CONCLUSION

LE MONDE EN 1923

CE QUE DEVRAIT ÊTRE LA POLITIQUE DE LA FRANCE

L'indépendance politique d'un peuple peut parfois n'être qu'un décor. La France ayant négligé de faire sa part dans le partage des pétroles mondiaux, se trouve aujourd'hui dans la dépendance de l'Angleterre et de l'Amérique. Si demain nous avions à nous défendre contre une nouvelle agression, nos tanks, nos avions, nos sous-marins et tous nos ravitaillements ne pourraient fonctionner qu'avec l'agrément de nos Alliés. Même avec la première armée du monde, la France *ne pourrait être victorieuse que si l'Angleterre et les Etats-Unis le lui permettaient* (1).

Déjà en temps de paix, les nations dépourvues de pétrole se trouvaient dans un état d'infériorité considérable, si l'on songe aux mille usages industriels de l' « huile de pierre », ne fût-ce que dans l'important domaine des transports, l'un des principaux moyens de distribution des richesses. Il n'est de véri-

(1) Voilà pourquoi la Politique de la France a été si hésitante depuis la signature du Traité de Versailles.

table indépendance pour un peuple que celle qui s'affirme économiquement et financièrement. La suprématie militaire n'est qu'un heureux résultat d'efforts utiles destinés à l'atteindre. Pendant la guerre, plus encore que pendant la paix, cette indépendance eût été souhaitable à la France : elle lui eût évité maintenant de grosses dettes à l'égard de ses Alliés, elle lui eût permis, pendant les hostilités, de tirer d'elle-même ou de ses colonies les ressources qu'il lui a fallu demander à l'étranger !

La France avant la guerre consommait plus de 400.000 tonnes de pétrole par an. Il lui en faut, aujourd'hui, un million ½, et les Pétroles d'Alsace que le Traité de Versailles lui a rendus n'en produisent que 60.000, l'Algérie 3 à 4.000 (1). Aussi est-elle obligée de *payer près de 2 milliards par an à l'étranger* pour se procurer le pétrole qui lui manque.

Et pourtant, il est presque certain qu'il y a du pétrole en France, dans l'Ain, le Jura, la Limagne, les Landes ; il y en a dans nos possessions de l'Afrique du Nord, à Madagascar ; il doit y en avoir au Cameroun, en Indo-Chine, à la Nouvelle-Calédonie. N'est-il par anormal que les Iles de la mer des Antilles et la Guyane, lorsqu'elles sont entre des mains anglaises ou américaines, produisent du pétrole, et lorsqu'elles sont entre des mains françaises ne donnent jamais rien ? De même en Océanie. Mais il ne fallait pas jusqu'ici s'en étonner : car avec la législation qui nous régissait depuis 1810, aucun Français n'était tenté de faire des recherches de pétrole. C'est ce qui explique le mot célèbre d'un des membres les plus influents

(1) Mais elle a aussi aux Telets, près d'Autun, des schistes bitumineux qui, en 1917, ont produit 103.400 tonnes, donnant 75 litres d'huile par mètre cube.

du Cartel des Dix, déclarant que « le plus grand malheur qui pourrait arriver en France à un pétrolier serait de découvrir une source de pétrole ». La Chambre a heureusement modifié cet état de choses, le 22 Mars 1922, en accordant, ainsi que je l'avais demandé dans la première édition de ce livre, aux prospecteurs, les garanties indispensables. L'exploitation des gisements qu'ils avaient découverts pouvait, jusqu'à cette année, être concédée à n'importe quelle Société étrangère, survenue à propos pour cueillir le fruit de leurs travaux.

Le remboursement de leurs dépenses, était des plus problématiques, car les Conseils de Préfecture ne l'accordaient qu'aux *auteurs des travaux récents ayant conduit directement à la découverte*. Or, la chasse au « chat sauvage », — c'est ainsi que les Américains appellent les sondages : « wild cat » — est singulièrement hasardeuse, et entraîne des frais considérables. Dans une opposition signifiée au Ministère des Travaux Publics, par 5 colons algériens, auteurs de recherches et sondages sur des terrains dont la concession est cependant demandée par une Société d'origine étrangère, ces colons énoncent des procès-verbaux de constat établissant qu'ils ont dépensé 870.000 francs, pour forer 14 sondages et 85 *puits*, *dont 7 seulement produisent actuellement quelques tonnes de naphte*. Et cette proportion de 7 puits réussissant sur 85 est encore élevée. O'Donnel, Président de l' « American Petroleum Institute », estime que, sur 100 sondages effectués, 98 sont en général infructueux. Mais les 2 %, qui ont réussi, ont suffi depuis 50 ans à la consommation du globe.

La première condition d'une politique française du Pétrole, c'est d'avoir une production nationale. Mais jamais les gisements que nous pourrons découvrir sur nos territoires ne suf-

firont à la France. Il faut donc qu'elle s'assure des participations à l'étranger, *et constitue, ainsi que je l'ai demandé, une Holding Company avec diverses filiales chargées d'exploiter les gisements que nous pouvons recueillir à travers le Monde.*

Participer à la mise en valeur des pétroles de l'Asie Antérieure, était d'une importance primordiale.

Malheureusement, la politique de la France dans le Levant depuis la guerre, n'a été qu'un long suicide. Peu à peu, la diplomatie a abandonné tout ce que les accords de Londres nous promettaient. Si la Convention de San-Remo a marqué la déchéance complète de la France en Asie, elle a, par contre, renforcé considérablement la position de l'Angleterre : non seulement elle consacre tous les droits acquis par la Grande-Bretagne, même ceux qui, comme pour la Mésopotamie, reposaient sur des bases assez fragiles, — mais elle ouvre aux capitalistes anglais, pour une part importante, le champ des colonies françaises encore à peu près inexploitées, alors que les avantages symétriques qu'elle ne nous accorde que dans certaines colonies anglaises s'appliquent à un domaine où les gisements les plus intéressants sont déjà en exploitation.

Nous payons notre inertie passée.

Si les Alliés ont dû aux deux grands trusts, de pouvoir amener pendant la guerre leur ravitaillement en pétrole, ceux-ci ont, en revanche, *considérablement accru leur puissance.* La défaite des Empires Centraux a amené l'écroulement de leur rival l' « Europeanische Petroleum Union », et la désagrégation du réseau d'intérêts que l'Allemagne était parvenue à étendre en Galicie, en Roumanie, en Russie et en Turquie.

L'ambition de la « Royal Dutch », depuis qu'elle a lié sa fortune à celle de l'Empire Britannique, ne connaît plus de

bornes. Son dernier succès à Djambi l'a incitée à demander maintenant au Gouvernement Hollandais le monopole de l'exploitation dans toutes les îles de la Sonde. Elle est arrivée à éliminer presque complètement son rival américain dans l'Extrême-Orient.

La « Standard » réagit : elle envoie des prospecteurs « partout où on veut bien les recevoir », en Abyssinie (Janvier 1921), au Pérou, en Colombie, aux Philippines, en Bolivie ; elle s'est installée aux Açores, et cherche en ce moment à acquérir à l'Equateur le contrôle de la « Lobitos » et de l' « Anglo-Equatorian ». Elle travaille activement le Gouvernement Tchéco-Slovaque pour qu'il lui accorde un droit exclusif d'exploitation, et a obtenu du Gouvernement Italien la concession des dépôts de pétrole de San-Saba, près de Trieste. Mais le Gouvernement Chinois a refusé l'entente permanente qu'elle lui proposait.

Walter Teagle veut que, comme la « Royal Dutch-Shell », elle devienne une productrice de pétrole et ne se contente plus d'en contrôler le raffinage et la distribution.

Mais nous sommes bien loin du temps où Rockefeller contrôlait 95 % de la vente du pétrole aux Etats-Unis. Quoique son capital ait monté à 1 milliard 310 millions de dollars, ce qui, au cours actuel du change, représente *plus de* 20 *milliards* (1) — et que le nombre de ses filiales s'élève à 62 — elle ne raffine plus que 49 % du pétrole américain ! Il y a aux Etats-Unis quarante-quatre Sociétés indépendantes, représentant un capital de deux milliards de dollars — soit plus de 30 *milliards de francs* — et qui font là-bas, non seulement l'extraction, mais le transport, le raffinage et la vente du pétrole. Bien mieux, le

(1) 21 Mars 1923 — 1 dollar = 15 francs 37.

trust anglo-hollandais est parvenu à s'établir sur le territoire même de l'Union ; au récent Congrès de l' « American Petroleum Institute », Walter Teagle a établi que la « Royal Dutch-Shell » tirait des Etats-Unis 43 % de sa production totale. Et elle vient d'y « fusionner » tous ses intérêts, pour former un bloc formidable à l'abri des coups de la législation américaine.

Quoi qu'il en soit, la « Standard » est toujours considérée en Amérique comme le grand champion national, chargé de lutter contre la « Royal Dutch » et l'Empire Britannique, qui ont formé le projet d'enlever aux Etats-Unis la suprématie pétrolifère. *Qui s'attaque à elle, s'attaque directement au Gouvernement de Washington.* Et elle occupe encore en Europe une forte situation par ses diverses filiales. *La lutte pour le Pétrole n'est plus comme jadis, une rivalité entre grands trusts ; c'est une lutte entre nations.*

∴

L'Impérialisme du Pétrole explique l'Impérialisme Mondial. Toutes les relations avec l'Amérique sont dominées par le problème du Pétrole.

L'attraction de cette huile, « plus dominatrice de la planète que l'or lui-même », *conduira fatalement les Etats-Unis à sortir de leur réserve politique.*

L'Empire Britannique voit devant lui s'ouvrir un avenir immense : il aura la prospérité et la puissance.

Grâce à l'intelligence de ses dirigeants, la Grande Bretagne est en train de *récupérer entièrement sa Dette de Guerre sur les autres peuples :* le Pétrole lui sert de « machine à pomper les francs et les lires » — bientôt aussi les dollars !

Pourquoi faut-il que l'orgueil de posséder une classe d'hommes — tels que ceux qui la lancèrent dans cette voie — soit refusé à la France ?

LE CARBURANT NATIONAL

Depuis que se sont si rapidement succédées les trois premières éditions de ce livre s'est produit un fait nouveau qui rentre pleinement dans notre sujet et qu'il nous faut, tout au moins, mentionner en appendice. C'est que l'opinion publique, en France, a paru prendre un vif intérêt au « Carburant National ».

Par cette locution, il convient d'entendre le désir de substituer, dans une proportion variant de 10 à 100 pour cent, suivant le degré d'ardeur des propagandistes, l'alcool industriel au pétrole, dans tous les emplois de celui-ci.

Actuellement, en France, 167 distilleries produisent par an environ 800.000 hectolitres d'alcool industriel, dont l'Etat détient le monopole provisoire d'achat et de revente. Le système repose sur la pratique des prix différentiels. Avec les gros bénéfices qu'il réalise sur les alcools destinés à l'exportation ou cédés aux pharmaciens, parfumeurs, liquoristes et vinaigriers, l'Etat abaisse artificiellement le prix de l'alcool utilisé pour le chauffage, l'éclairage et la carburation. Un projet de loi, dont M. le sénateur Maurice Sarraut est l'inspirateur et le rapporteur, et sur lequel la Haute Assemblée n'a pas encore prononcé, tend à stabiliser ce régime en le perfectionnant et en l'assouplissant. Les ambitions du projet sont modestes. Elles se contentent de favoriser la consommation de l'alcool-moteur, introduit dans divers mélanges, en quantités exactement suffisantes pour détourner les distillateurs de concurrencer les alcools de vin.

Les apôtres du carburant national intégral ont des visées plus

hautes. Une remarquable et vigoureuse campagne a été menée, depuis quelques mois, contre le projet Sarraut, par le « Progrès Agricole », journal de combat agrarien, fort répandu, dont l'influence est très grande sur les populations rurales. Ce journal, par la plume de son directeur, M. Maurice Raquet et de son principal rédacteur, M. J. Dessaint, reproche au projet Sarraut d'enfermer, dans les étroites limites d'un monopole d'Etat, les possibilités d'avenir qui s'ouvrent devant l'alcool industriel dont la production doit être poussée au maximum, sans égard aux intérêts pétroliers, jusqu'à ce que la France possède, outre les grandes distilleries existantes, les 10.000 petites distilleries agricoles et la « Centrale » de l'alcool dont s'enorgueillissait l'Allemagne d'avant-guerre.

Sans contester — ce qui, en vérité, lui serait difficile — la moindre puissance calorifique de l'alcool, M. J. Dessaint s'appuie, non seulement sur la nécessité de relever la France de sa vassalité pétrolière, mais sur des raisons d'ordre agronomique exposées avec autant de conviction que de compétence. La multiplication des petites distilleries agricoles, écrit-il, est le seul moyen de résoudre le problème de l'engrais, d'augmenter la production des céréales et du bétail, de ramener ou de retenir les ouvriers aux champs et de diminuer le coût de l'existence. L'alcool offrirait de telles compensations économiques et sociales que son infériorité, par rapport au pétrole, en deviendrait absolument négligeable.

Un magistral et suggestif article, paru dans « La Revue de Paris», du 1er août 1922, sous la plume de M. le comte de Fels, « Aurons-nous une politique du pétrole ? » abonde dans le même sens.

Il serait prématuré de conclure sur la question. La prétention d'évincer totalement le pétrole se range dans la catégorie des utopies manifestes. Toutefois on peut et l'on doit accorder aux champions du « Carburant national » que toute entreprise, conçue en vue de rendre la France maîtresse souveraine de son approvisionnement pétrolier, ne se soustraira pas à l'obligation de faire à la production de l'alcool industriel une part aussi large que possible. Une politique du pétrole, nettement indépendante, n'exclut pas les satisfactions raisonnables que l'agriculture française se croirait en droit de réclamer, dans cet ordre d'idées.

BIBLIOGRAPHIE

FRANCE

HENRY BERENGER, *Le Pétrole et la France* (1920.

— *La Politique du Pétrole* (1920).

DELAISI, *Le Pétrole* (1920).

LE PAGE, *L'Impérialisme du Pétrole* (1921).

Travaux législatifs. — Rapports présentés au nom de la Commission des Douanes par le duc de LA TREMOILLE (Mars 1919), et le Sénateur JEAN MOREL (Juin 1919. — Au nom de la Commission des Finances par M. CHARLES LEBOUCQ (Juin 1920). Documents apportés à la Sous-Commission du Pétrole à la Chambre (1920). — Notes adressées au Conseil des Ministres — aux Ministres des Affaires Etrangères, du Commerce, des Finances, de la Marine, de la Guerre, etc.

La *Revue Politique et Parlementaire* (Août 1920), critique du Consortium.

La *Revue Universelle* (Octobre-Décembre 1920).

La *Revue des Deux-Mondes* (1er Avril 1920, Contre-Amiral DEGOUY : *Le Pétrole et la Marine*).

Le *Messager de Paris* (1919-20).

L'*Economiste Européen* (1906-21).

La *Revue Financière* (1911-1921).

Le *Mouvement Financier* (1909).

La *Vie Financière* (1914-21).

La *Vie Economique et Financière* (1912).

L'*Agence Economique et Financière* (1920-21).

L'*Illustration Economique et Financière*.

La *France Economique et Financière*.

Les *Nouvelles Economiques et Financières.*
Le *Moniteur Economique et Financier.*
Le *Courrier des Pétroles.*
La *Cote Européenne.* — L'*Information* (1906-21).
Les *Annales Franco-Helléniques* (1920).
L'*Europe Nouvelle* (1921).
Le *Brésil* (1920 . — Le *Pétrole en Amérique latine*).
Le *Capital* (1914). — L'*Epargne* (1919).
Le *Producteur* (1921).
Renseignements Financiers de la *Société Générale.*

ALLEMAGNE

Eustehung der Steinkohle des Petroleum usw, par POTONIE (Berlin 1910).
Mémoires de LUDENDORFF.
Vossische Yeitung (1913. Les Troubles du Mexique).

BELGIQUE

Revue Economique Internationale (1921).
Revue Belgo-Roumaine (le Pétrole en Roumanie, 1920)

ANGLETERRE

Documents de l'Amirauté Britannique.
Lettres de Lord FISHER, Times (Septembre 1919).
Petroleum Times (1920).
Financial Times (1921).
Financial News (1912-21).
Petroleum Review (1910-21)
Daily Graphic (1913. — Les Troubles du Mexique).
Daily Mail (1920).

Manchester Guardian (1921).
The Financier.
Engineering and Mining Journal.

ETATS-UNIS

Rapports du Ministère des Affaires Etrangères.
— de l'*Herpburn Committee.*
— de l'*Insterstate Commerce Commission.*
— du Directeur du *Bureau of Mines* au Secrétaire d'Etat de l'Intérieur.
Stastistiques du *Geological Survey.*
— du *Smithsonian Institute.*
— de l'*Independent Oil Producer's Agency.*
— de la *Chambre de Commerce Américaine de Paris.*
— de la *National Bank of Commerce of New-York.*
BARNES, *The Romance of Persian Oil.* Smithers and C°, *Standard Oil* Cies (1920).
World's Work (1920).
The Nation (1921).
Petroleum Magazine (1921).
Washington Post (1919-20).
Public Ledger. — Brooklyn Eagle (1920-21).

MEXIQUE

Statistiques de la *Comision technica del Petroleo* du Ministère du Commerce, de l'Industrie et du Travail.
Boletin del Petroleo (1920-21).

BINDING SECT. MAY 10 1979

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

HD
9560
.5
L3
1923

L'Espagnol de la Tramerye,
Pierre Paul Ernest
La lutte mondiale pour le
petrole

(19)

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 16 12 19 09 012 8